

Udskriftsdato: 15. december 2025

2008/1 LSF 22 (Gældende)

**Forslag til Lov om ændring af ligningsloven, lov om vægtafgift af
motorkøretøjer m.v. og registreringsafgiftsloven
(Smidiggørelse af 60-dages reglen, dagsafgift for privat benyttelse af
varebiler og afgiftsfritagelse for visse ledsagebiler)**

Ministerium: Skatteministeriet

Journalnummer: Skattemin., j.nr. 2008-311-0020

Forslag

til

Lov om ændring af ligningsloven, lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. og registreringsafgiftsloven

(Smidiggørelse af 60-dages reglen, dagsafgift for privat benyttelse af varebiler og afgiftsfritagelse for visse ledsagebiler)

§ 1

I lov om påligningen af indkomstskat til staten (ligningsloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 1061 af 24. oktober 2006, som ændret senest ved lov nr. 906 af 12. september 2008, foretages følgende ændringer:

1. I § 9 B, stk. 1, litra a, ændres »24« til: »12«.

2. I § 9 B indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Har den skattepligtige et kørselsmønster, der indebærer befordring til så mange forskellige arbejdspladser, at det ikke er sandsynligt, at der køres mellem sædvanlig bopæl og arbejdsplads i mere end 60 arbejdsdage inden for de forudgående 12 måneder, anses befordringen for erhvervsmæssig, jf. stk. 1. Told- og skatteforvaltningen kan dog give den skattepligtige skriftligt pålæg om med fremadrettet virkning i indtil 12 måneder ved kørselsregnskab at dokumentere, at der er tale om erhvervsmæssig befordring som nævnt i stk. 1.«

Stk. 3 og 4 bliver herefter til stk. 4 og 5.

3. I § 9 B, stk. 4, der bliver stk. 5, ændres »stk. 1-3« til: »stk. 1-4«

4. I § 16, stk. 4, 7. pkt., indsættes efter »1.-5. pkt.«: », medmindre der er betalt dagsafgift for privat benyttelse af bilen, jf. § 4 i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v.«

5. I § 16, stk. 4, indsættes efter 7. pkt.: »Er dagsafgiften, som nævnt i 7. pkt., betalt af arbejdsgiveren, skal den skattepligtige beskattes af værdien heraf, jf. stk. 3.«

6. I § 16, stk. 4, 8. pkt., der bliver 9. pkt., indsættes efter »højst 1 dag om ugen«: »eller i indtil 60 arbejdsdage inden for de forudgående 12 måneder«.

§ 2

I lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 931 af 18. september 2008, foretages følgende ændringer:

1. § 4, stk. 3, ophæves og i stedet indsættes:

»Stk. 3. For biler med en tilladt totalvægt på indtil 3 ton omfattet af stk. 1, II, A, der ikke er registreret til hel eller delvis privat benyttelse, kan told- og skatteforvaltningen tillade, at der for privat benyttelse af køretøjet betales en afgift på 225 kr. pr. dag, hvor køretøjet anvendes privat i indtil 10 dage pr. kalenderår. Der udstedes bevis for betalingen, som skal medbringes under kørsel med bilen den pågældende dag og på forlangende forevises politiet eller told- og skatteforvaltningen.

Stk. 4. Betaling efter stk. 3 dækker de tilsvarende, der følger af den private benyttelse af og rådighed over køretøjet den pågældende dag, og køretøjet anses fortsat som udelukkende erhvervsmæssigt benyttet. Der

kan ikke udstedes tilladelse til motorkøretøjer, der er fritaget for afgift efter denne lov eller fritaget for registreringsafgift efter § 2 i lov om registreringsafgift af motorkøretøjer mm.

Stk. 5. Skatteministeren fastsætter nærmere regler om administrationen af stk. 3–4.«
Stk. 4–8 bliver herefter stk. 6–10.

2. I § 4 indsættes efter stk. 5, der bliver stk. 7:

»*Stk. 8.* For biler omfattet af stk. 1, II, A med en tilladt totalvægt på indtil 3,5 tons indrettet med fast soveplads, betales afgift efter satserne for vare- og lastmotorkøretøjer, såfremt bilerne er specielt indrettet til erhvervsmæssig anvendelse som ledsagebil for særtransporter, jf. bekendtgørelse om særtransport. Biler som nævnt i 1. pkt. kan ikke registreres eller få tilladelse til privat anvendelse.«
Stk. 6–8 bliver herefter stk. 9–11.

3. I § 4, *stk. 8*, der bliver stk. 11, ændres »stk. 5« til: »stk. 7«.

4. I § 23, *stk. 2, nr. 1*, ændres »stk. 6-8« til: »stk. 9-11«.

5. I § 23, *stk. 2, nr. 5*, ændres »anvendelse.« til: »anvendelse,«.

6. I § 23, *stk. 2*, indsættes efter nr. 5:

»6) under kørslen undlader at medbringe et bevis udstedt efter § 4, stk. 3.«

§ 3

I lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (registreringsafgiftsloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 631 af 25. juni 2008, foretages følgende ændringer:

1. Efter § 5, *stk. 9*, indsættes som nyt stykke:

»*Stk. 10.* Stk. 1-9 finder tilsvarende anvendelse for biler med en tilladt totalvægt på indtil 3,5 ton afgiftsberigtiget efter stk. 2, og indrettet med fast soveplads, såfremt bilerne er specielt indrettet til erhvervsmæssig anvendelse som ledsagebil for særtransporter, jf. bekendtgørelse om særtransport. Bilerne må ikke anvendes privat.«
Stk. 10 – 12 bliver herefter stk. 11 – 13.

2. I § 5, *stk. 11, 1. pkt.*, der bliver stk. 12, 1. pkt., ændres »stk. 1 – 10« til: »stk. 1 – 11«.

§ 4

Loven træder i kraft den 1. januar 2009, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Skatteministeren fastsætter ikrafttrædelsestidspunktet for ændringerne i ligningslovens § 16, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 4 og 5, ændringerne i vægtafgiftslovens § 4, som affattet ved denne lovs § 2, nr. 1 og ændringerne i vægtafgiftslovens § 23, som affattet ved denne lovs § 2, nr. 4-6.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Skatteministeren nedsatte i september 2007 en arbejdsgruppe om privat og erhvervsmæssig kørsel i varebiler.

Af arbejdsgruppens kommissorium fremgår det, at arbejdsgruppen bl.a. skal komme med forslag til justeringer af gældende regler for privat benyttelse af varebiler, som gør reglerne lettere at anvende og mere fleksible.

Regeringen har på denne baggrund den 4. april 2008 indgået en aftale med Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Ny Alliance (nu Liberal Alliance) om initiativer vedrørende varebiler. Aftalen omfatter en række administrative ændringer, som allerede er iværksat ved en meddelelse fra SKAT om ændring af praksis for kørsel i vare- og lastmotorkøretøjer med tilladt totalvægt på ikke over 3 ton, hvor der er fratrasket moms ved anskaffelsen (SKM2008.354.SKAT). Dette lovforslag udmønter de initiativer i aftalen, der kræver lovgivning. Det drejer sig om smidiggørelse af 60-dages reglen, dagsafgift for privat benyttelse af varebiler og afgiftsfritagelse for ledsagebiler med fastmonteret soveplads. 60-dages reglen er nærmere beskrevet under punkt 2.1.

Af aftalen fremgår, at 60-dages reglen er administrativt belastende ved kørsel til en række skiftende arbejdssteder, og at parterne er enige om, at der skal ske en administrativ forenkling og smidiggørelse i denne situation.

I nogle situationer kan den ansatte have så mange forskellige arbejdspladser, at det er meget byrdefuldt for vedkommende at påse, at 60-dages reglen overholdes, og uden betydning, da vedkommende højst sandsynligt aldrig vil køre til blot ét af arbejdsstederne i mere end 60 dage inden for de forudgående 24 måneder. I disse situationer er det ikke hensigtsmæssigt, at vedkommende skal bruge tid på at holde skarpt øje med sit kørselsmønster. Det foreslås derfor, at der i disse situationer, hvor den skattepligtige har et særligt kørselsmønster, gælder en formodning for, at kørslen er i overensstemmelse med 60-dages reglen, og at bilen ikke er stillet til rådighed for privat anvendelse, selv om bilen står på den skattepligtiges bopæl.

Desuden medfører forslaget, at det bliver lettere at påse, at 60-dages reglen overholdes, idet den løbende periode tilbage i tiden, under hvilken 60-dages reglen skal påses, forkortes fra 24 til 12 måneder.

For at smidiggøre reglerne for anvendelse af varebiler yderligere er det aftalt at indføre mulighed for at betale afgift pr. dag. Med et bevis for betalt afgift kan man købe sig til privat anvendelse af en varebil i op til 10 dage årligt pr. bil. Konkret gøres dette ved at ændre vægtafgiftsloven således, at det bliver muligt at betale for samtlige afgifts- og skattemæssige krav, der følger af privat anvendelse af varebiler, for en dag ad gangen.

Dernæst er det aftalt at ændre registreringsafgiftsloven, så det bliver muligt at etablere faste sovebrikse i ledsagebiler uden at dette medfører fornyet afgiftsopkrævning. Hel eller delvis indretning af varebiler til ophold og beboelse medfører efter gældende regler, at der skal betales registreringsafgift og vægtafgift som for personbiler. Det er denne hovedregel, der ændres vedrørende de særlige ledsagebiler. Ledsagebiler er biler, der af færdselssikkerhedsmæssige årsager skal ledsage og advare om særligt omfangsrige og langsomme godstransporter.

2. Gældende ret

2.1. 60-dages reglen

60-dages reglen afgrænser efter objektive kriterier, hvad der er erhvervsmæssig kørsel, når der køres mellem sædvanlig bopæl og arbejdsplads.

Udgangspunktet er, at befordring mellem hjem og arbejdsplads anses for at være privat. 60-dages reglen bestemmer dog, at kørsel mellem hjem og arbejde i indtil 60 arbejdsdage inden for de forudgående 24 måneder er erhvervsmæssig. Kørsel mellem hjem og arbejde anses dermed først som privat efter dag 60.

Køres der således fra hjemmet til konstant skiftende arbejdspladser og ikke til samme arbejdsplads i mere end 60 dage, er befordringen hele tiden erhvervsmæssig. De 60 dage på en arbejdsplads kan ligge i forlængelse af hinanden eller ligge spredt. Overstiger antallet af arbejdsdage på samme sted 60 dage, anses arbejdspladsen for fast og befordringen dermed for privat.

60-dages perioden afbrydes for det enkelte arbejdssted, og der begynder en ny 60-dages periode, hvis der er forløbet 60 på hinanden følgende arbejdsdage, siden den pågældende sidst har været på arbejdspladsen. Det er kun den direkte kørsel mellem sædvanlig bopæl og den enkelte arbejdsplads, der tæller med i de 60 dage, hvorimod kørsel til arbejdspladsen i løbet af dagen som følge af kørsel mellem arbejdspladser ikke tæller med. Afbrydes et ansættelsesforhold, påbegyndes en ny 60-dages-periode.

Da 60-dages reglen blev indført, var der ingen tidsbegrænsning for reglen. Det betød, at i de tilfælde, hvor en lønmodtager f.eks. besøgte det samme arbejdssted regelmæssigt ca. hver 7. uge, ville 60-dages grænsen blive overskredet efter en årrække, med mindre der på et tidspunkt havde været en sammenhængende periode på mindst 60 dage på en anden arbejdsplads. Det kunne derfor være nødvendigt at gå langt tilbage i tiden for at konstatere, om dette var tilfældet.

Ved lov nr. 1063 af 12. december indførtes fra 1997 en tidsbegrænsning på 24 måneder, således at befordring mellem sædvanlig bopæl og arbejdsplads i indtil 60 arbejdsdage inden for de forudgående 24 måneder er erhvervsmæssig. Herefter er det kun nødvendigt at sammenholde oplysningerne om kørslen 2 år tilbage i tiden for at se, om betingelserne er opfyldt.

60-dages reglen har betydning for muligheden for at få udbetalt skattefri befordrings-godtgørelse til dækning af udgifter, lønmodtageren har afholdt ved benyttelse af egen bil til erhvervsmæssig kørsel. Alternativt kan sådanne udgifter fradrages.

Derudover har 60-dages reglen betydning for beskattningen af fri bil. Efter reglerne om fri bil skal den ansatte beskattes af fri bil, når arbejdsgiveren har stillet en bil til rådighed for den skattepligtiges private benyttelse. Det er således kun rådigheden over en firmabil til privat kørsel, der beskattes, hvorimod en firmabil, der alene er til rådighed for og kun anvendes til erhvervsmæssig kørsel, ikke beskattes.

I praksis har der udviklet sig en formodningsregel om, at en firmabil står til rådighed for privat anvendelse, hvis bilen står parkeret på bopælen, eller hvis virksomhed og bopæl er på samme adresse. Den skattepligtige kan afkræfte denne formodning, f.eks. ved hjælp af et kørselsregnskab, som viser, at der kun er kørt erhvervsmæssigt.

Formodningsreglen gælder dog ikke for varebiler, hvor arbejdsgiveren eller den selvstændige har tilkendegivet, at bilen alene skal anvendes erhvervsmæssigt ved at undlade at betale tillægsafgift for privat anvendelse, eller ved at fradrage moms af anskaffelsessummen.

Den skattepligtige kan anmode SKAT om bindende svar om, hvorvidt hele vedkommendes kørsel vil blive anset for at være erhvervsmæssig,

Hvis en bil, der af arbejdsgiveren er stillet til rådighed for den skattepligtige udelukkende for erhvervsmæssig kørsel, benyttes privat, skal den ansatte beskattes af fri bil.

Kørsel mellem hjem og virksomheden højst 1 dag om ugen anses dog ikke for privat kørsel for skattepligtige, der som led i kundeopsøgende arbejde fra hjemmet i øvrigt udelukkende kører erhvervs-

mæssigt. Ved personer med kundeopsøgende arbejde forstås personer, der kører ud til kunder, nye såvel som gamle, for at sælge virksomhedens produkter, uanset om produktet har karakter af varer eller tjenesteydelser, f.eks. handelsrejsende og andre sælgere, der har kundeopsøgende arbejde fra hjemmet. Det kundeopsøgende arbejde skal have en vis fast karakter over året for at være omfattet af reglen.

2.2. Privat benyttelse af varebiler

Efter gældende regler kan varebiler være registreret til fuldt erhvervsmæssig eller hel eller delvis privat anvendelse. Privat anvendelse af varebiler, der er registreret til ren erhvervsmæssig anvendelse, kan medføre efterbetaling af moms samt tillæg for privat anvendelse efter vægtafgiftsloven, og at en ansat, der kører privat i en sådan bil, som er stillet til rådighed af arbejdsgiveren, skal beskattes af rådighed over fri bil.

2.3. Sovemulighed i ledsagebiler.

Efter gældende regler skelnes der ikke mellem ledsagebiler og andre varebiler. Det betyder, at indretning af ledsagebiler med faste sovebrikse medfører, at bilerne skal afgiftsberigtiges som personbiler, og at der vil blive opkrævet vægtafgift efter skalaen for personbiler.

3. Lovforslagets indhold

3.1. Smidiggørelse af 60-dages reglen

Som dokumentation for, at der kun køres erhvervsmæssigt, eller for hvor stor en del af kørslen, der er erhvervsmæssig, vil et kørselsregnskab i praksis være mest hensigtsmæssigt. I visse tilfælde, hvor en ansat har fået en bil stillet til rådighed af arbejdsgiveren, og hvor den ansatte har flere forskellige arbejdssteder, kan det imidlertid være yderst besværligt at dokumentere og håndtere, at der ikke køres mere end 60 arbejdsdage til det enkelte arbejdssted.

F.eks. vil kørselsmønsteret for en sælger, der hver dag opsøger kunder ofte være af en sådan karakter, at det ikke vil komme i karambolage med 60-dages reglen.

Det er administrativt besværligt for skattepligtige med visse kørselsmønstre at skulle holde øje med, om der køres mere end 60 arbejdsdage mellem hjemmet og det enkelte arbejdssted.

Har den skattepligtige et kørselsmønster, der indebærer befordring til så mange forskellige arbejdspladser, at det ikke er sandsynligt, at der køres mellem sædvanlig bopæl og arbejdsplads i mere end 60 arbejdsdage inden for de forudgående 12 måneder, foreslås det, at det uden videre antages, at befordringen er erhvervsmæssig. Det betyder, at der i disse situationer, hvor den skattepligtige har et særligt kørselsmønster, gælder en formodning for, at kørslen er i overensstemmelse med 60-dages reglen, og at bilen ikke er stillet til rådighed for privat anvendelse, selv om bilen står på den skattepligtiges bopæl.

Det foreslås endvidere, at told- og skatteforvaltningen med fremadrettet virkning i op til 12 måneder vil kunne give den pågældende pålæg om ved kørselsregnskab at kunne dokumentere, at der er tale om erhvervsmæssig befordring i overensstemmelse med 60-dages reglen.

Perioden, hvor der kan gives pålæg om at føre kørselsregnskab, er begrænset til maksimalt 12 måneder. Efter 12 måneder vil det kunne konstateres, om vedkommendes kørselsmønster reelt er i overensstemmelse med 60-dages reglen, således at det uden videre kan antages, at der køres erhvervsmæssigt. De 12 måneder er valgt, da tidsbegrænsningen for 60-dages reglen forkortes til 12 måneder, jf. nedenfor.

Det foreslås, at tidsbegrænsningen for 60-dages reglen forkortes fra 24 måneder til 12 måneder. Det vil således kun være kørsel i de forudgående 12 måneder, der tæller med i, om der er kørt mere end 60 dage til et bestemt arbejdssted.

Ved at forkorte den periode, hvori der skal holdes øje med kørslen, bliver det mere overskueligt at holde

styr på 60-dages reglen. Det vil endvidere være nemmere at sandsynliggøre, at man er omfattet af den nye formodningsregel.

Den foreslåede ændring vil tillige betyde, at f.eks. den person, der har et kørselsmønster, hvorefter den pågældende hver mandag året rundt kører til ét sted, hver tirsdag til et andet sted etc., ikke længere vil have behov for at tælle dage, da vedkommendes kørselsmønster betyder, at der ikke køres mere end 60 dage mellem hjem og det enkelte arbejdssted. Dette synes hensigtsmæssigt, da der ikke i den situation vil være tvivl om, at vedkommende rent faktisk har skiftende arbejdssteder og ikke kan bo nær alle disse.

Når tidsbegrænsningen for 60-dages reglen forkortes fra 24 til 12 måneder, er der i udgangspunktet ikke længere behov for den særlige begunstigende regel for personer med kundeopsøgende arbejde.

Reglen indebærer, at handelsrejsende og andre sælgere med kundeopsøgende arbejde kan køre fra hjemmet og til virksomheden 1 gang om ugen (dvs. 52 dage om året) uden at blive beskattet af fri bil. Sådan kørsel ville efter gældende regler i dag ellers være privat efter 60-dages reglen med beskatning af fri bil til følge, hvis der køres mere end 60 dage mellem hjemmet og virksomheden inden for de forudgående 24 måneder.

Skattepligtige med kundeopsøgende arbejde vil, når tidsbegrænsningen forkortes, kunne anvende 60-dages reglen og dermed kunne køre mellem hjemmet og virksomheden 60 dage inden for de forudgående 12 måneder ligesom alle andre med skiftende arbejdssteder i stedet for kun 1 gang om ugen som hidtil (dvs. 52 dage).

Det foreslås at tydeliggøre, at denne mulighed eksisterer, ved at nævne de 60 dage i bestemmelsen om skattepligtige med kundeopsøgende arbejde.

3.2. Dagsafgift for privat rådighed over varebiler

Det foreslås, at der gives mulighed for at betale afgift pr. dag ved at ændre vægtafgiftsloven således, at det bliver muligt at betale for samtlige skatte- og afgiftsmæssige krav, som følger af den private anvendelse af og rådighed over varebilen, for én dag ad gangen i op til 10 dage årligt pr. bil. Vægtafgiftsloven indeholder allerede i dag regler for betaling for privat benyttelse af varebiler.

Indførelsen af dagsafgift bevirker således, at hvis en ansat kører privat i en bil, som arbejdsgiveren har stillet til rådighed udelukkende for erhvervsmæssig kørsel, og derfor egentlig skulle beskattes af fri bil, bliver den ansatte alligevel ikke beskattet, hvis der er betalt dagsafgift for privat benyttelse af bilen.

Hvis arbejdsgiveren har betalt dagsafgiften for den private anvendelse af bilen, således at den ansatte kan køre privat i arbejdsgiverens bil uden at blive beskattet af fri bil, er der tale om et skattepligtigt personalegode. Den ansatte skal i det tilfælde beskattes af værdien af dagsafgiften.

3.3. Indretning af fast monteret soveplads i ledsagebiler

Det foreslås, at der kan etableres faste brikse i ledsagebiler uden, at dette medfører fornyet afgiftsopkrævning. Hel eller delvis indretning af varebiler til ophold og beboelse medfører efter gældende regler, at bilerne skal afgiftsberigtiges som personbiler.

4. Kommunikationsplan

SKAT vil i god tid inden lovforslaget får virkning iværksætte en række informationsinitiativer overfor ejere af varebiler, forhandlere og brancheforeninger.

Ejere af varebiler vil bl.a. blive informeret via en opdatering af den elektroniske version af pjecen »Varebiler på gule plader«, som ligger på SKATs hjemmeside.

SKAT vil endvidere informere om de nye regler på deres hjemmeside, www.skat.dk

Derudover vil forskellige presseinitiativer blive overvejet.

5. Økonomiske konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget skønnes samlet set at medføre et årligt merprovenu for staten på ca. 50 mio. kr. Skønnet er forbundet med stor usikkerhed, jf. bemærkningerne nedenfor om de økonomiske konsekvenser af lovforslagets enkelte elementer.

For finansåret 2009 forventes forslaget at medføre et merprovenu på ca. 50 mio. kr. Tages der hensyn til det automatiske tilbageløb på moms og afgifter af det reducerede forbrug, som provenuet til staten afstedkommer, skønnes der samlet at blive tale om et merprovenu for de offentlige kasser på godt 35 mio. kr. årligt.

Regeringen vil i overensstemmelse med skattestoppet sikre, at provenuet føres tilbage gennem sænkning af skatter og afgifter.

Lovforslaget medfører ingen provenumæssige konsekvenser for kommuner og regioner.

5.1. Smidiggørelse af 60-dages reglen

De foreslåede ændringer af 60 dages reglen skønnes kun at have meget begrænsede provenumæssige konsekvenser.

Det vurderes, at formodningsreglen ikke har egentlige provenumæssige konsekvenser, da der er tale om lettelser af de administrative procedurer for en relativt begrænset persongruppe med et specielt kørselsmønster. Desuden vurderes den foreslåede afkortning af tidsbegrænsningen fra 24 måneder til 12 måneder at betyde, at en større del af kørslen vil kunne være erhvervsmæssig. Da det kun er en relativt begrænset personkreds, der har et kørselsmønster, hvor en ændring af tidsbegrænsningen vil få betydning for, om kørslen vurderes som erhvervsmæssig, skønnes provenutabet ved ændringen af tidsbegrænsningen at være beskedent.

5.2. Dagsafgift for privat anvendelse af varebiler

Der var medio marts 2008 registreret ca. 350.000 varebiler med tilladt totalvægt indtil 3 ton. Heraf var ca. 145.000 registreret til hel eller delvis privat anvendelse, ca. 126.000 var registreret til ren erhvervsmæssig anvendelse, mens de resterende godt 78.000 varebiler ikke var registreret med angivelse af anvendelsen, jf. nedenstående tabel. Den manglende registrering af anvendelsen skyldes, at disse biler er registreret første gang her i landet eller i udlandet før den 3. juni 1998, hvor registreringen af varebilers anvendelse blev gennemført. Denne gruppe bliver hastigt mindre, da at bilerne nu har en alder på ca. 10 år eller mere. Det må antages, at de varebiler, hvor anvendelsen ikke er registreret, i videre omfang end den øvrige gruppe kan anvendes privat uden afgiftsmæssige konsekvenser.

Registreringsforhold for varebiler

Anvendelse	Godstransport	Godstransport erhverv	Godstransport privat/erhverv	Godstransport privat	I alt
Antal biler	78.437	125.834	73.164	72.257	349.692

5.2.1. Baggrund for fastsættelse af dagsbetalingen

Fastsættelsen af dagsbetalingen for privat anvendelse af varebil til 225 kr. pr. dag er sket med udgangspunkt i en sammenligning.

5.2.2. Varebiler omfattet af dagsbetalingen

Dagsafgiften vil kunne omfatte ca. 200.000 varebiler med tilladt totalvægt indtil 3 ton, der ikke er registreret til at kunne anvendes privat eller delvist privat, men vil formentlig kun være interessant for de ca. 126.000 biler, der er registreret til ren erhvervsmæssig anvendelse. Det skyldes, at de biler, hvor anven-

delsen ikke er registreret typisk kan anvendes privat uden skatte- eller afgiftsmæssige konsekvenser. En stor del af de biler, der er registreret til rent erhvervsmæssig anvendelse, er samtidigt specialindrettede varebiler og egner sig ikke særlig godt til privat anvendelse. De kan allerede i et vist omfang anvendes til svinkeærinder, uden at dette har afgiftsmæssige eller skattemæssige konsekvenser. Det drejer sig således mest om almindelige varebiler, hvor privat anvendelse ellers kan udløse beskatning af rådighed over fri bil for den skattepligtige, tillæg for privat anvendelse m.v. for hele året samt den del af den fratrukne moms, der er tilbage for den konkrete bil.

5.2.3. Økonomisk virkning af dagsafgift.

Hvis det antages, at 60.000 varebiler i gennemsnit vil blive anvendt privat med dagsafgift i 4 dage om året, vil indtægten fra med den foreslåede sats på 225 kr. pr. dag beløbe sig til ca. 55 mio. kr. årligt. Dette skøn er forbundet med stor usikkerhed.

Både muligheden for at kunne betale dagsafgift, når man ved enkelte lejligheder har brug for bil eller måske særligt en varebil, og den del af aftalen om varebiler, der muliggør svinkeærinder, må antages i et vist omfang at begrænse bilejerskabet hos dem, der har mulighed for at benytte en bil på dagsafgift eller nu i videre omfang kan bruge arbejdsgiverens bil til gøremål, der ligger i forlængelse af den erhvervsmæssige brug af specialindrettede varebiler. For hver ældre bil, hvormed det samlede bilhold af disse årsager reduceres, kan provenutabet være i størrelsesordenen 5.000 kr. Antages det, at dreje sig om 1.000 biler årligt, reduceres merprovenuet til ca. 50 mio. kr.

5.3. Indretning af fast monteret sovemulighed i ledsagebiler

De foreslåede ændringer af reglerne om ledsagebiler skønnes ikke at have nævneværdige provenumæssige konsekvenser.

Dels anvendes ledsagebilerne allerede i dag til overnatning – blot uden fast monteret inventar, dels, er det foreslået, at ledsagebiler kan indrettes med fast soveplads, uden at dette udløser vægtafgift efter satserne for personbiler.

6. Administrative konsekvenser for det offentlige

Gennemførelse af lovforslaget skønnes at medføre engangsomkostninger på ca. 850.000 kr. til information af ejere af varebiler, forhandlere og brancheforeninger, samt til etablering af internetløsning, hvorfra dagsbeviser kan bestilles og betales, herunder udvikling af et system, der kan kontrollere, at der maksimalt kan bestilles 10 »dagsbeviser« om året til det enkelte køretøj.

Derudover skønnes forslaget at medføre løbende udgifter til systemadministration, som skønsmæssigt forventes at udgøre 100.000 kr. om året.

7. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Smidiggørelsen af 60-dages reglen vil muliggøre en bedre tilrettelæggelse af arbejdet i de tilfælde, hvor der køres til mange forskellige arbejdspladser, hvilket vil medføre økonomiske besparelser i virksomhederne. Det er dog ikke muligt at kvantificere disse besparelser.

8. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget medfører, at reglerne for privat brug af biler registreret til erhvervsmæssig anvendelse bliver mere smidige og klare.

Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel. CKR vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser i et omfang, der berettiger, at lovforslaget bliver forelagt virksomhedspanelet. Forslaget bør derfor ikke forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel.

Smidiggørelsen af 60-dages reglen bevirker, at der bliver mindre administration i de tilfælde, hvor der køres til mange forskellige arbejdssteder, og hvor det kan være administrativt tungt at skulle holde øje med 60-dages reglen.

Forslaget om dagsafgift vurderes ikke at have nævneværdige administrative konsekvenser for erhvervene. Det forudsættes, at det er den, der ønsker at anvende bilen privat, der selv sørger for at indhente bevis for og betale dagsafgiften.

Forslaget skønnes herudover ikke at have administrative konsekvenser for erhvervslivet.

9. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

10. Administrative konsekvenser for borgerne

Smidiggørelsen af 60-dages reglen betyder en administrativ lettelse for de borgere, der pga. deres kørselsmønster hele tiden har skullet holde øje med, om der køres mere end 60 arbejdsdage mellem hjemmet og det enkelte arbejdssted, da det efter forslaget i disse tilfælde antages, at der køres erhvervsmæssig i overensstemmelse med 60-dages reglen. Forkortelsen af tidsbegrænsningen for 60-dages reglen gør det yderligere lettere for borgerne at påse, at der køres erhvervsmæssig i overensstemmelse med 60-dages-reglen.

Derudover har lovforslaget ikke konsekvenser af betydning for borgerne.

11. Forholdet til EU-retten

Forslaget om betaling vedrørende privat anvendelse pr. dag er en afvigelse fra EU reglerne om udtagningsmoms. I henhold til momsdirektivets artikel 395 kan Rådet med enstemmighed på forslag fra Kommissionen give et medlemsland tilladelse til at indføre særlige foranstaltninger, der fraviger bestemmelserne i 6. momsdirektiv, for at forenkle afgiftsopkrævningen eller for at undgå visse former for svig eller unddragelse. Medlemslandene skal indgive anmodning til Kommissionen, som skal fremsætte forslag om tilladelse eller fremlægge en meddelelse om afslag for Rådet inden 8 måneder efter modtagelsen af anmodningen.

12. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Lovforslaget har været sendt i høring hos Advokatrådet, AE-rådet, Applus+ Bilsyn, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Business Danmark, Campingrådet, Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, Centralregisteret for Motorkøretøjer, Danmarks Automobilforhandler Forening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Bil-forhandler Union, Dansk Byggeri, Dansk Camping Union, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Dansk Transport og Logistik, Danske Biludlejere, Danske Entreprenører, Danske Motorcyklister Råd, De Danske Bilimportører, Den Danske Bilbranche, Den Danske Skatteborgerforening, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen - EU-høring, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen - national høring, FDM, Finans og Leasing, Foreningen af Pantefogeder i Danmark, Foreningen af Registrerede Revisorer, Foreningen af Statsautoriserede Revisorer, Foreningen Danske Revisorer, Forsikring & Pension, Færdselsstyrelsen, HTS, Håndværksrådet, Konkurrencestyrelsen, Kooperationen, Landbrugsraadet, LO, Miljø og Medier, Motorcykel Importør Foreningen, Motorcykelbranchens Landsforbund, Motorhistorisk Samråd, Retssikkerhedschefen SKAT, Rigspolitiet, 3F, SKAD, SKAT, Skatterevisorforeningen og Tekniq.

12. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser	Negative konsekvenser
--	-----------------------	-----------------------

Økonomiske konsekvenser for det offentlige	Lovforslaget skønnes at medføre et merprovenu på ca. 50 mio. kr. årligt. For finansåret 2009 medfører lovforslaget et merprovenu på ca. 50 mio. kr. Inkl. automatisk tilbageløb på moms og afgifter skønnes der samlet at blive tale om et merprovenu for de offentlige kasser på godt 35 mio. kr. årligt. Regeringen vil i overensstemmelse med skattestoppet sikre, at provenuet føres tilbage gennem sænkning af skatter og afgifter.	Ingen
Administrative konsekvenser for det offentlige	Ikke nævneværdige	Engangsomkostninger på ca. 850.000 kr. til information samt løbende udgifter til systemadministration på skønsmæssigt 100.000 kr. om året
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Begrænsede besparelser som følge af smidiggørelsen af 60-dages reglen.	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Smidiggørelsen af 60-dages reglen bevirker, at der i visse situationer bliver mindre administration.	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Smidiggørelsen af 60-dages reglen betyder en administrativ lettelse for de borgere, der kører til mange forskellige arbejdspladser.	Ingen
Forholdet til EU-retten	Der søges om en undtagelse fra EU's fælles regler om moms.	

Bemærkninger til lovforslaget enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det foreslås, at tidsbegrænsningen i 60-dages reglen ændres, således at erhvervsmæssig kørsel er befordring mellem sædvanlig bopæl og arbejdsplads i indtil 60 arbejdsdage inden for de forudgående 12 måneder.

Når der skal påses, hvor mange gange en ansat har været på en bestemt arbejdsplads, er det kun kørslen de forudgående 12 måneder, der tæller.

Herefter vil det kun være nødvendigt at sammenholde oplysningerne om kørslen 12 måneder tilbage i tiden for at se, at der ikke er kørt mere end 60 arbejdsdage mellem hjemmet og den enkelte arbejdsplads.

Der henvises i øvrigt til afsnit 3.1.

Til nr. 2

Det foreslås, at hvis den skattepligtige har et kørselsmønster, der indebærer befordring til så mange forskellige arbejdspladser, at det ikke er sandsynligt, at der mellem sædvanlig bopæl og arbejdsplads køres i mere end 60 arbejdsdage inden for de forudgående 12 måneder, antages det, at befordringen er erhvervsmæssig

Det kan f.eks. være i den situation, hvor en virksomhed har en servicekontrakt med en række faste kunder om reparation og service af maskiner, hvor hver virksomhed kun besøges få gange om året eller for den sags skyld om måneden. Beskæftiger en virksomhed sig f.eks. med opstilling af og efterfølgende service på kopimaskiner, vil det typisk ikke blive til mange besøg hos de enkelte kunder på årsplan.

Et andet eksempel er en virksomhed, der med faste mellemrum rykker ud til en række kunder. En gartner kan således have en aftale med en række boligselskaber eller kommunale institutioner om en gang om ugen i sommerperioden at slå de pågældende kunders græs. Der kunne også være tale om en vinduespudser, der kommer 3 dage i en virksomhed 4 gange om året for at pudse vinduer.

Et tredje eksempel er en sælger, der opsøger nye kunder hver dag året rundt. Samme kørselsmønster har eksempelvis en skorstensfejer.

Et fjerde typisk eksempel er håndværkere, der arbejder på projekter, der typisk har en varighed på nogle dage eller et par uger.

Sådanne skattepligtige har et kørselsmønster, der indebærer befordring til så mange forskellige arbejdspladser under sådanne vilkår, at det er usandsynligt, at der mellem hjemmet og den enkelte arbejdsplads køres mere end 60 arbejdsdage inden for de forudgående 12 måneder, hvis man talte efter. Sådanne skattepligtige vil være omfattet af den nye regel.

Erhverv med kørselsmønstre, hvor der åbenlyst køres mere end 60 arbejdsdage mellem hjemmet og arbejdspladsen, vil ikke være omfattet af den foreslåede formodningsregel. Eksempelvis vil det have formodningen mod sig, at personer med administrative funktioner på et fast arbejdssted vil have et kørselsmønster, der indebærer, at der ikke køres mere end 60 arbejdsdage mellem hjemmet og det enkelte arbejdssted. Fabrikarbejde på et fast arbejdssted er et andet klart eksempel. I sådanne tilfælde vil told- og skattemyndighederne efter gældende ret kunne stille krav om dokumentation for, at kørslen er erhvervsmæssig, typisk og mest hensigtsmæssigt i form af et kørselsregnskab for den forløbne periode.

I andre situationer er det måske ikke helt så tydeligt, at kørselsmønstret vil medføre, at der mellem hjemmet og arbejdspladsen ikke køres mere end 60 dage inden for de forudgående 12 måneder.

I visse situationer kan den skattepligtige nok have et erhverv med et kørselsmønster, der indebærer befordring til så mange forskellige arbejdspladser, at det ikke er sandsynligt, at der mellem hjemmet og den enkelte arbejdsplads køres mere end 60 dage inden for de forudgående 12 måneder, jf. ovenfor, men hvor der er andre momenter, der gør det mindre oplagt, at 60-dages reglen uden videre må antages at være opfyldt.

Der kan for det første være tale om personer, der har erhvervsbilen med hjem, og hvor der ikke er andre biler i husstanden.

En anden situation er, hvis en person har bilen med hjem, og der i husstanden kun er én bil herudover, og det må anses for overvejende sandsynligt, at vedkommende anvender erhvervsbilen privat, f.eks. fordi

der er meget dårlig dækning med offentlige transportmidler, og der er flere familiemedlemmer, som har behov for at blive transporteret til fritidsaktiviteter.

En tredje situation er en person, der har bilen med hjem, og husstanden kun råder over én anden bil, som imidlertid bliver brugt af en person, der arbejder på vagter eller anden forskudt arbejdstid.

Disse tilfælde har det tilfælles, at det på den ene side ikke kan afvises, at kørselsmønstret faktisk ville vise, at der ikke er kørt mere end 60 dage mellem hjemmet og arbejdspladsen, hvis man havde talt efter, f.eks. i form af et kørselsregnskab for den pågældende periode, men hvor de konkrete omstændigheder på den anden side giver anledning til en vis berettiget tvivl om reglens overholdelse.

Disse tilfælde vil falde ind under den foreslåede formodningsregel, således at det umiddelbart vil blive antaget, at der køres erhvervsmæssigt. Givet de konkrete omstændigheder, der giver anledning til en vis berettiget tvivl, foreslås det dog, at told- og skatteforvaltningen i disse tilfælde med fremadrettet virkning i op til 12 måneder vil kunne give den skattepligtige pålæg om ved kørselsregnskab at kunne dokumentere, at der er tale om erhvervsmæssig befordring under overholdelse af 60-dages reglen.

Hvis SKAT vurderer, at der er tale om en af førnævnte situationer, og SKAT derfor har pålagt den skattepligtige at føre kørselsregnskab, men kørselsregnskabet viser, at der mod forventning køres mere end 60 arbejdsdage mellem hjem og arbejdsplads, vil pålægget ikke have virkning for tiden inden, pålægget blev givet. Den skattepligtige har – i modsætning til en skattepligtig, der hver dag møder det samme arbejdssted eller kun har få forskellige arbejdssteder – i tiden inden pålægget haft et sådant kørselsmønster, at der ikke ved førelse af kørselsregnskab har skullet holdes nøje øje med 60-dages reglen.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 3.1.

Til nr. 3

Det foreslås, at henvisningen i ligningsloven § 9 B, stk. 4, der efter lovforslaget bliver til stk. 5, til »stk. 1-3« ændres, således at der i stedet henvises til »stk. 1-4«.

Der er alene tale om en konsekvensændring som følge af, at det foreslås at indsætte et nyt stk. 2 i ligningslovens § 9 B.

Til nr. 4

Det foreslås, at hvis der er betalt dagsafgift for privat benyttelse af bilen, jf. § 4, stk. 3, i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., skal den ansatte ikke beskattes af fri bil, selv om bilen, der af arbejdsgiveren er stillet til rådighed udelukkende for erhvervsmæssig kørsel, er benyttet privat.

Dagsafgiften for privat benyttelse af bilen dækker både de skattemæssige krav, der måtte følge af den private anvendelse af og rådighed over bilen.

Benytter den ansatte arbejdsgiverens bil privat uden, at der er betalt dagsafgift, skal vedkommende som hidtil beskattes af fri bil.

Til nr. 5

Det foreslås, at der efter 7. pkt. indsættes en bestemmelse om, at i de tilfælde, hvor dagsafgiften, som nævnt i 7. pkt., er betalt af arbejdsgiveren, skal den skattepligtige beskattes af værdien heraf, jf. ligningslovens § 16, stk. 3.

I de tilfælde, hvor arbejdsgiveren betaler dagsafgiften for den ansatte, således at den ansatte kan køre privat i arbejdsgiverens bil i én dag uden at skulle beskattes af fri bil, er der tale om, at arbejdsgiveren giver den ansatte et skattepligtigt personalegode. Ifølge ligningslovens § 16, stk. 3, 1. pkt., fastsættes den skattepligtige værdi af personalegoder til den værdi, som det må antages at koste den skattepligtige at

erhverve godet i almindelig fri handel. Det vil sige, at den ansatte i dette tilfælde skal beskattes af værdien af dagsafgiften, dvs. 225 kr.

Den skattepligtige værdi af dette personalegode er ligesom værdien af fri bil er omfattet af arbejdsmarkedsbidragspligten efter arbejdsmarkedsbidragsloven.

Det er tanken, at den skattepligtige værdi af dagsafgiften skal henregnes til A-indkomst. Kildeskattebekendtgørelsen, jf. bekendtgørelse om kildeskat nr. 419 af 21. maj 2008, vil blive ændret i overensstemmelse hermed.

Hvis den ansatte kører privat i arbejdsgiverens bil ud over de dage, hvor arbejdsgiveren har betalt dagsafgift for den ansatte, skal den ansatte som hidtil beskattes af fri bil, jf. ligningslovens § 16, stk. 4.

Til nr. 6

Det foreslås at tydeliggøre, at skattepligtige med kundeopsøgende arbejde som alternativ til den gældende regel om, at de kan køre mellem hjem og virksomheden højst 1 dag om ugen (dvs. 52 dage om året), når der i øvrigt udelukkende køres erhvervsmæssigt, kan anvende 60-dages reglen.

Anvendes 60-dages reglen indebærer det, at kørsel mellem hjem og virksomheden i indtil 60 arbejdsdage inden for de forudgående 12 måneder, jf. forslaget § 1, nr. 1, anses for erhvervsmæssig for den skattepligtige med kundeopsøgende arbejde ligesom for alle andre med skiftende arbejdssteder. Det betyder, at skattepligtige med kundeopsøgende arbejde har mulighed for at køre mellem hjemmet og virksomheden flere dage i nogle uger og i andre slet ikke, forudsat det samlede antal ikke overstiger 60 dage.

Den særlige regel om, at skattepligtige med kundeopsøgende arbejde kan køre mellem hjem og virksomheden højst 1 dag om ugen er bibeholdt for det tilfælde, at en skattepligtig med f.eks. almindeligt kontorarbejde, der således har kørt mere end 60 arbejdsdage inden for de forudgående 12 måneder mellem hjemmet og virksomheden, skifter jobsituation og får kundeopsøgende arbejde med behov for at komme på samme virksomhed. En sådan person vil i den nye jobsituation kunne benytte reglen om, at der kan køres mellem hjem og virksomheden højst 1 dag om ugen, når der i øvrigt udelukkende køres erhvervsmæssigt.

Til § 2

Til nr. 1.

Det foreslås, at vægtafgiftsloven ændres således, at der for varebiler, der ikke er registreret til hel eller delvis privat benyttelse, kan gives tilladelse til, at der betales afgift for privat rådighed over køretøjet pr. dag motorkøretøjet anvendes privat. Afgiften foreslås til 225 kr. pr. dag.

Ændringen vedrører varebiler med en tilladt totalvægt på indtil 3 ton omfattet af § 4, stk. 1, tabelafsnit II A, der angiver vægtafgiftssatserne for vare- og lastbiler, der ikke er afgiftspligtige efter lov om vejbenyttelse.

I modsætning til det almindelige årlige tillæg for privat anvendelse foreslås det, at dagsafgiften for privat benyttelse skal dække eventuelle moms- og skattemæssige krav, der følger af den private benyttelse af og rådighed over bilen. Dagsafgiften omfatter ikke afgifter af brændstof m.v.

Registreringsafgiftslovens § 2 fritager en lang række køretøjskategorier, men stiller samtidig betingelse om, at køretøjerne ikke må anvendes til privat personbefordring. Det foreslås derfor, at der ikke kan betales dagsafgift for sådanne køretøjer.

Det foreslås, at skatteministeren fastsætter nærmere regler om administrationen af dagsafgiften.

Til nr. 2.

Efter vægtafgiftslovens § 2, stk. 5, betales højeste sats, hvis en bil efter sin anvendelse falder ind under flere køretøjskategorier. Indretning af følgebiler med fast soveplads ville derfor som udgangspunkt betyde, at der ville blive opkrævet afgift efter satserne for personbiler. Efter den foreslåede bestemmelse vil bilerne imidlertid blive opkrævet afgift som for varebiler.

Til nr. 3 - 4.

Ændringen er en konsekvens af nr. 1.

Til nr. 5.

Ændringen er en konsekvens af nr. 6.

Til nr. 6.

Ændringen indsætter en bestemmelse om bødestraf for ikke at medbringe bevis for dagsbetalingen under kørslen.

Til § 3

Til nr. 1

Bestemmelsen går ud på, at der kan etableres faste sovebrikse i ledsagebiler, uden at dette medfører fornyet afgiftsopkrævning. Hel eller delvis indretning af varebiler til ophold og beboelse medfører efter gældende regler, at bilerne skal afgiftsberigtiges som personbiler.

Ledsagebiler adskiller sig i væsentligt omfang fra andre varebiler. Særligt kan nævnes,

- at ledsagebiler er bemalet på nemt genkendelig måde, hvilket forenkler kontrollen,
- at ledsagebiler følger en nærmere rute fastlagt i en strækningstilladelse, der er udstedes af politiet efter nærmere forhandling med de berørte vej- eller bromyndigheder,
- at føreren af ledsagebilen skal have gyldigt kørekort til de samme kategori(er), som er krævet for føreren af den ledsagede særtransport.

Til nr. 2

Ændringen er en konsekvens af det med nr. 2 indsatte stk. 10.

Til § 4

Til stk. 1

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. januar 2009.

Til stk. 2

Forslaget om betaling vedrørende privat anvendelse pr. dag er en afvigelse fra de EU reglerne om udtagningsmoms. I henhold til momsdirektivets artikel 395 kan Rådet med enstemmighed på forslag fra Kommissionen give et medlemsland tilladelse til at indføre særlige foranstaltninger, der fraviger bestemmelserne i 6. momsdirektiv, for at forenkle afgiftsopkrævningen eller for at undgå visse former for svig eller unddragelse. Medlemslandene skal indgive anmodning til Kommissionen, som skal fremsætte forslag om tilladelse eller fremlægge en meddelelse om afslag for Rådet inden 8 måneder efter modtagelsen af anmodningen. Danmark har indgivet en anmodning om tilladelse til at gennemføre forslaget som en undtagelse til direktivet. Kommissionen skal forelægge sagen for Rådet. Herefter skal Rådet behandle forslaget.

Da EU behandlingen af anmodningen således efter al sandsynlighed bliver afsluttet efter lovforslagets

vedtagelse, foreslås det, at det overlades til skatteministeren, at fastsætte lovens ikrafttrædelsestidspunkt, når tilladelsen fra EU er opnået.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende regler

Lovforslaget

§ 1

I lov om påligningen af indkomstskat til staten (ligningsloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 1061 af 24. oktober 2006, som ændret senest ved lov nr. 906 af 12. september 2008, foretages følgende ændringer:

§ 9 B. Følgende udgifter til befordring til og fra en arbejdsplads kan fradrages ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst:

a) Befordring mellem sædvanlig bopæl og arbejdsplads i indtil 60 arbejdsdage inden for de forudgående 24 måneder,
Stk. 2.

Stk. 4. Reglerne i stk. 1-3 finder tilsvarende anvendelse på befordringsgodtgørelser, der udbetales til medlemmer af eller medhjælpere for bestyrelser, udvalg, kommissioner, råd og lignende.

§ 16.

1. I § 9 B, stk. 1, litra a, ændres »24« til: »12«.

2. I § 9 B indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»*Stk. 3.* Har den skattepligtige et kørselsmønster, der indebærer befordring til så mange forskellige arbejdspladser, at det ikke er sandsynligt, at der køres mellem sædvanlig bopæl og arbejdsplads i mere end 60 arbejdsdage inden for de forudgående 12 måneder, ansesbefordringen for erhvervsmæssig, jf. stk. 1. Told- og skatteforvaltningen kan dog give den skattepligtige skriftligt pålæg om med fremadrettet virkning i op indtil 12 måneder ved kørsels-regnskab at dokumentere, at der er tale om erhvervsmæssig befordring som nævnt i stk. 1.«

Stk. 3 og 4 bliver herefter til stk. 4 og 5.

3. I § 9 B, stk. 4, der bliver stk. 5, ændres »stk. 1-3« til: »stk. 1-4«

Stk. 4. Den skattepligtige værdi af en bil, der er stillet til rådighed for den skattepligtiges private benyttelse af en arbejdsgiver som nævnt i stk. 1, sættes til en årlig værdi på 25 pct. af den del af bilens værdi, der ikke overstiger 300.000 kr., og 20 pct. af resten. Bilens skattepligtige værdi beregnes dog mindst af 160.000 kr. For biler, der er anskaffet af arbejdsgiveren højst tre år efter første indregistrering, opgøres bilens værdi i det indkomstår, hvori første indregistrering er foretaget, og i de to følgende indkomstår til den oprindelige nyvognspris og herefter til 75 pct. af nyvognsprisen. For biler, der er anskaffet mere end tre år efter første indregistrering, og for tidligere hyrevogne, der anskaffes uden berigtigelse af registreringsafgift, opgøres bilens værdi til arbejdsgiverens købspris inklusive eventuelle istandsættelsesudgifter. Ved værdiansættelsen af biler, der ikke indregistreres her i landet, og ved værdiansættelsen af biler, der er omfattet af registreringsafgiftslovens § 1, stk. 4, skal den værdi anvendes, som efter 3. og 4. pkt. ville blive lagt til grund ved værdiansættelsen af en tilsvarende bil, der er anskaffet her i landet og indregistreret her. Er bilen kun til rådighed en del af året, nedsættes den skattepligtige værdi svarende til det antal hele måneder, hvori bilen ikke har været til rådighed. Hvis en bil, der af arbejdsgiveren m.v. er stillet til rådighed for den skattepligtige udelukkende for erhvervsmæssig kørsel, benyttes privat, beskattes værdien af den private benyttelse i det pågældende år efter reglerne i 1.-5. pkt. Kørsel mellem hjem og virksomheden højst 1 dag om ugen anses ved anvendelsen af reglerne i 7. pkt. ikke for privat kørsel for skattepligtige, der som led i kunde-opsøgende arbejde fra hjemmet i øvrigt udelukkende kører erhvervsmæssigt. Den skattepligtige værdi efter 1.

4. I § 16, stk. 4, 7. pkt., indsættes efter »1.-5. pkt.«: », medmindre der er betalt dagsafgift for privat benyttelse af bilen, jf. § 4 i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v.«

5. I § 16, stk. 4, indsættes efter 7. pkt.: »Er dagsafgiften, som nævnt i 7. pkt., betalt af arbejds-giveren, skal den skattepligtige beskattes af værdien heraf, jf. stk. 3.«

6. I § 16, stk. 4, 8. pkt., der bliver 9. pkt., indsættes efter »højst 1 dag om ugen«: »eller i indtil 60 arbejdsdage inden for de forudgående 12 måneder«.

7. pkt. nedsættes med den skattepligtiges betaling i indkomståret til arbejdsgiveren m.v. for råderetten, men nedsættes ikke med eventuelle beløb, der beskattes efter reglen i § 9 C, stk. 7. For biler omfattet af § 4, stk. 1, II, A, i lov om vægtafgift af køretøjer m.v. finder 1.-9. pkt. kun anvendelse, såfremt der skal betales tillægsafgift for privat anvendelse efter § 2 i lov om vægtafgift af køretøjer m.v. For biler, der er indregistreret første gang den 2. juni 1998 eller tidligere finder 1.-9. pkt. ikke anvendelse på biler, hvor merværdiafgift vedrørende anskaffelsen er fradraget ifølge merværdiafgiftsloven § 37, stk. 1, § 38, stk. 1, eller § 41, fordi bilen udelukkende anvendes erhvervsmæssigt.

Stk. 5.

§ 4.

Stk. 3. For motorkøretøjer omfattet af stk. I, II, A, der er registreret første gang 1. januar 1998 eller senere, og som opfylder de krav til udslippet af skadelige stoffer, der ved bekendtgørelse fastsættes af Transportministeriet, ydes fradrag i vægtafgiften med følgende beløb årligt:

Tilladt total- vægt	År 1998-2000 Frdrag, kr.	År 2001 Frdrag, kr.	År 2002-2005 Frdrag, kr.

De bekendtgjorte år 2000-miljønormer:

§ 2

I lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 931 af 18. september 2008, foretages følgende ændringer:

1. § 4, stk. 3, ophæves og i stedet indsættes:

»*Stk. 3.* For biler med en tilladt totalvægt på indtil 3 ton omfattet af stk. 1, II, A, der ikke er registreret til hel eller delvis privat benyttelse, kan told- og skatteforvaltningen tillade, at der for privat benyttelse af køretøjet betales en afgift på kr. 225 pr. dag, hvor køretøjet anvendes privat i indtil 10 dage pr. kalenderår. Der udstedes bevis for betalingen, som skal medbringes under kørsel med bilen den pågældende dag og på forlangende forevises politiet eller told- og skatteforvaltningen.

Indtil 1.000 kg	350	0	0
1.001-2.000 kg	700	0	0
2.001-2.500 kg	900	900	0
2.501-3.500 kg	1.150	1.150	0
De bekendtgjorte år 2005-miljønormer			
Indtil 1.000 kg	450	100	100
1.001-2.000 kg	900	200	200
2.001-2.500 kg	1.250	1.250	350
2.501-3.500 kg	1.600	1.600	450

Stk. 4. Betaling efter stk. 3 dækker de tilsvarende, der følger af den private benyttelse af og rådighed over køretøjet den pågældende dag, og køretøjet anses fortsat som udelukkende erhvervsmæssigt benyttet. Der kan ikke udstedes tilladelse til motorkøretøjer, der er fritaget for afgift efter denne lov eller fritaget for registreringsafgift efter § 2 i lov om registreringsafgift af motorkøretøjer mm.

Stk. 5. Skatteministeren fastsætter nærmere regler om administrationen af stk. 3–4.«

Stk. 4-8 bliver herefter stk. 6–10.

2. I § 4 indsættes efter stk. 5, der bliver stk. 7:

»*Stk. 8.* For biler omfattet af stk. 1, II, A med en tilladt totalvægt på indtil 3,5 tons indrettet med fast soveplads, betales afgift efter satserne for vare- og lastmotorkøretøjer, såfremt bilerne er specielt indrettet til erhvervsmæssig anvendelse som ledsagebil for særtransporter, jf. bekendtgørelse om særtransport. Biler som

nævnt i 1. pkt. kan ikke registreres eller få tilladelse til privat anvendelse.«

Stk. 6–8 bliver herefter stk. 9–11.

Stk. 8. Med køretøjer som nævnt i stk. 5 må foruden føreren kun befordres personer, der arbejder i ejerens (brugers) virksomhed, til eller fra virksomhedens arbejdspladser. Køretøjerne skal på tydelig måde være påmalet virksomhedens navn.

§ 23.

Stk. 2. På samme måde straffes den, der forsætligt eller groft uagtsomt:

1) overtræder § 4, stk. 6-8,

2) undlader i overensstemmelse med § 9, stk. 2, at give politiet oplysning om ændringer ved eller ændret anvendelse af et køretøj, som er af betydning for afgiftens beregning,

3) unddrager sig afgift ved at benytte et registreringspligtigt køretøj, der ikke er registreret,

4) benytter eller indretter et køretøj, som er fritaget for afgift, i strid med betingelserne for afgiftsfritagelsen,

5) i øvrigt benytter eller indretter et køretøj i strid med køretøjets registrerede art og anvendelse.

3. I § 4, stk. 8, der bliver stk. 11, ændres »stk. 5« til: »stk. 7«.

4. I § 23, stk. 2, nr. 1, ændres »stk. 6-8« til: »stk. 9-11«.

5. I § 23, stk. 2, nr. 5, ændres »anvendelse.« til: »anvendelse,«.

6. I § 23, stk. 2, indsættes efter nr. 5:
»6) Under kørslen undlader at medbringe et bevis udstedt efter § 4, stk. 3.«.

Stk. 3.

§ 5.

§ 3

I lov om registreringsafgift af motor-køretøjer m.v. (registreringsafgiftsloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 631 af 25. juni 2008, foretages følgende ændringer:

1. Efter § 5, stk. 9, indsættes som nyt stykke:

»Stk. 10. Stk. 1-9 finder tilsvarende anvendelse for biler med en tilladt totalvægt på indtil 3,5 ton afgiftsberigtiget efter stk. 2, og indrettet med fast soveplads, såfremt bilerne er specielt indrettet til erhvervsmæssig anvendelse som ledsagebil for særtransporter, jf. bekendtgørelse om særtransport. Bilerne må ikke anvendes privat.«

Stk. 10 – 12 bliver herefter stk. 11 – 13.

Stk. 11. En bil, som er berigtiget med afgift efter stk. 1-10, afgiftsberigtiges efter § 4, når betingelserne for den foretagne afgiftsberigtigelse ikke længere er opfyldt. For biler, der er omhandlet af stk. 1, nedsættes afgiften dog med 50 pct. af den del af bilens afgiftspligtige værdi, der overstiger 12.100 kr., og for biler, der er omhandlet af stk. 2, nedsættes afgiften med 30 pct. af den del af bilens afgiftspligtige værdi, der overstiger 30.000 kr. For biler over 3 t kan nedsættelsen dog højst udgøre 50.000 kr. For biler, som er berigtiget med halv afgift efter tidligere lovgivning, nedsættes afgiften med 40 pct.

2. I § 5, stk. 11, 1. pkt., der bliver stk. 12, 1. pkt., ændres »stk. 1 – 10« til: »stk. 1 – 11«.

Bilag 2

Høringsskema indeholdende høringssvar og kommentarer hertil vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af ligningsloven, lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. og registreringsafgiftsloven (Smidiggørelse af 60-dages reglen, dagsafgift for privat benyttelse af varebiler og afgiftsfritagelse for visse ledsagebiler).

Organisationer	Bemærkninger i høringssvar	Kommentar til bemærkninger
Advokatrådet	Advokatrådet mener, at der i forhold til formodningsreglen kan være behov for, at en skatteyder kan bede SKAT om at bekræfte, at vedkommende er omfattet af formodningsreglen. Advokatrådet mener ikke, skatteyderen bør være henvist til at anmode om bindende svar herpå for at kunne støtte ret på at være omfattet af formodningsreglen. Advokatrådet vil gerne have præciseret i lovbemærkningerne, hvorvidt pålægget om kørselsregnskab skal have bagudrettet virkning, hvis kørselsregnskabet ikke falder ud til skatteyderens fordel. Hvis pålægget om fremadrettet kørselsregnskab kan medføre, at den tidligere foretagne kørsel tages op til revision af SKAT, finder Advokatrådet, at det bør præciseres i lovteksten, at den skattepligtige på andet grundlag end kørselsregnskabet har mulighed for at dokumentere, at den forgangne kørsel rent faktisk	SKAT vil kunne vejlede en skatteyder om vedkommendes skattemæssige situation. Ønsker skatteyderen at kunne støtte ret på en tilkendegivelse fra SKAT, er en anmodning om bindende svar vejen frem. Hvis spørgsmålet er af ukompliceret karakter, og sagen er fuldt oplyst, vil SKAT kunne behandle sagen inden for 30 dage. P.t. er den gennemsnitlige sagsbehandlingstid i disse sager 15 dage. Der findes ikke at være behov for en ny variant af bindende svar. Bestemmelsen om, at SKAT fremadrettet kan pålægge den skattepligtige at føre kørselsregnskab, er møntet på de situationer, hvor den skattepligtige har et erhverv med et kørselsmønster, der sandsynligvis vil falde indenfor 60-dages reglen, men hvor der er andre momenter, der gør det mindre oplagt, at 60-dages reglen er opfyldt. Der kan f.eks. være tale om en skattepligtig, der tager bilen med hjem i en situation, hvor vedkommende godt nok har mange forskellige arbejdspladser, men hvor der ikke er andre biler i

	har opfyldt 60-dages reglen. Advokatrådet mener dernæst, at bestemmelsen om at SKAT »kan tillade«, at tilsvaret vedrørende den private anvendelse af varebil betales pr. dag efterlader det indtryk, at SKAT også kan nægte tilladelse. Endelig mener Advokatrådet, at der mangler en	husstanden, og hvor der er sandsynlighed for, at bilen bruges privat. Hvis SKAT vurderer, at der er tale om en sådan situation, og SKAT derfor har pålagt den skattepligtige at føre kørselsregnskab, men kørselsregnskabet viser, at 60-dages reglen mod forventning ikke er opfyldt, vil pålægget ikke have virkning for tiden inden, pålægget blev givet. Den skattepligtige har – i modsætning til en skattepligtig, der hver dag møder det samme arbejdssted – i tiden inden pålægget haft et sådant kørselsmønster, at der ikke ved førelse af kørselsregnskab har skullet holdes nøje øje med 60-dages reglen. Advokatrådets bemærkninger giver ikke anledning til en ændring af den foreslåede bestemmelse, men bemærkningerne er justeret. Hertil bemærkes, at når det gælder spørgsmålet om »kan« tillade, skal dette ses i sammenhæng med, at der er en række betingelser, der skal være opfyldt for, at alle tilsvare vedrørende den private anvendelse af en konkret varebil kan betales pr. dag. Er disse betingelser opfyldt, vil SKAT tillade, at tilsvaret vedr. privat anvendelse af varebiler betales pr. dag og omvendt, såfremt disse betingelser ikke er opfyldt. Elektronisk køb af dagsafgift vil med stor sandsyn-
--	--	---

	sanktionsmulighed for be- tingelsen om, at bevis for betalt dagsafgift skal med- bringes under kørslen. Ad- vokatrådet mener også, at bestemmelsen er overflø- dig i betragtning af, at be- løbet betales elektronisk, og betalingen derfor er en- kel at kontrollere.	lighed ikke være fuldt ud- viklet, når loven træder i kraft. I en overgangsperio- de vil det derfor være nød- vendigt at medbringe bevis for betalingen under kørs- len. Når den elektroniske løsning er udarbejdet og i brug, og der er indhentet erfaringer med ordningen, vil Skatteministeriet se på, om kravet om at medbrin- ge bevis for betalt dagsaf- gift kan bortfalde. Der er i lovforslaget indar- bejdet en sanktion for ik- ke at medbringe bevis for betalingen i form af en or- densbøde. Denne sanktion vil alene gælde de tilfælde, hvor beviset ikke er med- bragt. Skyldes det mang- lende bevis, at der ikke er blevet betalt, vil sankti- onen være den samme som hidtil. Dvs. efterbetaling af afgift, forhøjelse af skatte- pligtig indkomst m.v.
AErådet	AErådet støtter lovforsla- get, idet det kan sikre en mere fleksibel udnyttelsen af bilparken. AErådet foreslår, at der indføres mulighed for dagsbevis for varebiler med tilladt totalvægt over 3 ton.	Det bemærkes hertil, at baggrunden for, at forsla- get alene dækker varebiler med tilladt totalvægt indtil 3 ton, er, at anvendelsen af varebiler med tilladt to- talvægt over 3 ton følger fælles EU-regler, der bl.a. indebærer en konkret split- ning af momsen i en privat og en virksomhedsmæssig del. Skatteministeriet vil nær- mere undersøge mulighe- derne for at ændre grænsen

		for tilladt totalvægt, når det gælder betaling af de øvrige skatter og afgifter pr. dag.
Blik- og Rørarbejderforbundet.	Blik- og Rørarbejderforbundet mener, at forkortelsen af tidsbegrænsningen for 60-dages reglen er en forbedring. Blik- og Rørarbejderforbundet foreslår, at grænsen på 3 ton for at kunne betale for privat anvendelse af varebil pr. dag forhøjes til 4 ton.	Der henvises til kommentaren til AErådet.
Danmarks Automobilforhandler Forening	DAF har ingen bemærkninger til lovforslaget.	
Dansk Arbejdsgiverforening	DA ønsker ikke at afgive bemærkninger, da lovforslaget falder udenfor DA's virkefelt.	
Dansk Byggeri	Dansk Byggeri kan fuldt ud støtte de foreslåede ændringer, der udgør en klar forbedring i forhold til det hidtidige lov- og regelsæt på området.	
Fælles høringssvar fra Dansk Industri (DI) og Bilbranchen	DI og Bilbranchen stiller sig positivt til lovforslaget, der gør reglerne mere fleksible og lettere at anvende. DI og Bilbranchen gør dog opmærksom på, at den foreslåede ophævelse af reglen for personer med kundeopsøgende arbejde kan medføre begrænsninger i den erhvervsmæssige kørsel for en medarbejder, der hver dag møder i den samme virksomhed, men som i løbet af året skifter arbejdsopgaver til kundeopsøgende arbejde med samme virksomhed som arbejdsplads.	Det har ikke været hensigten at skærpe reglerne for medarbejdere, der skifter job i løbet af året. Det foreslås derfor i det fremsatte lovforslag at fastholde den særlige regel for personer med kundeopsøgende arbejde, samtidig med at det tydeliggøres, at det også er muligt for personer med kundeopsøgende arbejde at anvende 60-dages reglen, jf. lovforslagets § 1, nr. 6.

	DI og Bilbranchen foreslår, at der i momsloven henvises til dagsafgiften i vægtafgiftsloven. Organisationerne mener ikke, at det fremgår klart nok, at dagsafgiften også dækker moms.	Det er fundet mest naturligt at indsætte hjemmelen til dagsafgiften i vægtafgiftsloven. Det skyldes, at vægtafgiftsloven i forvejen har bestemmelser om delvis privat anvendelse af vareløbsbiler. Brug til privat kørsel efter dagsbeviser ændrer ikke køretøjets status som fuldt erhvervsmæssigt benyttet i skattemæssig sammenhæng. Dette er tydeliggjort i lovforslaget.
Dansk Landbrug	Dansk Landbrug spørger vedrørende formodningsreglen, hvor mange forskellige arbejdspladser en lønmodtager skal have for ikke at blive omfattet af 60-dages reglen.	Der kan ikke udmeldes et helt specifikt tal på, hvor mange arbejdspladser en skattepligtig skal have for at være omfattet af formodningsreglen, da det vil afhænge af den konkrete situation og kørselsmønster. Det, der må ses på, er, om der i den løbende ét års periode køres til så mange forskellige arbejdssteder, at 60-dages reglen vil være overholdt. Om det er tilfældet, afhænger ud over antallet af arbejdspladser også af antallet af arbejdsdage og kørselsmønsteret. F.eks. tæller kørsel til en arbejdsplads i løbet af dagen som følge af kørsel mellem arbejdspladser ikke med i de 60-dages kørsel til denne arbejdsplads, mens hvis der køres til én arbejdsplads ved arbejdstids begyndelse og fra en anden arbejdsplads ved arbejdstids ophør, tæller der en 60-dages-periode for både dagens første og sidste tur.

	Dansk Landbrug mener, at lovforslaget er i strid med skattestoppet, idet tilsagnet om, at provenuet føres tilbage gennem sænkning af skatter og afgifter ikke er konkretiseret. Endelig spørger Dansk Landbrug, om dagsbetalingen for en konkret udenlandsferie kan klares med at betale for ud- og indkørselsdagen.	Hertil bemærkes, at der er stor usikkerhed med hensyn til omfanget af en eventuel provenugevinst fra dagsbetalingerne. Dels er det usikkert, om ordningen bliver en succes, og dels er det meget usikkert i hvilket omfang, muligheden for at betale pr. dag vil resultere i et mindre forbrug af andre biler. I overensstemmelse med skattestoppet vil et merprovenu som følge af forslaget blive anvendt til at lempe andre skatter og afgifter. Med hensyn til udlandsferien bemærkes, at dagsbetalingen skal dække hele den periode, det afgiftsbe- gunstigede erhvervskøretøj anvendes privat.
De Danske Bilimportører	De Danske Bilimportører har ingen bemærkninger til lovforslaget.	
Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i Erhvervsreguleringen (CKR)	CKR er enige i Skatteministeriets opgørelse af de erhvervsøkonomiske konsekvenser af lovforslaget og har derfor ingen yderligere bemærkninger hertil. Hvad angår de administrative konsekvenser vurderer CKR, at den del af lovforslaget, der vedrører smidiggørelsen af 60-dages reglen, vil medføre lettelse for de personer, der ikke længere skal føre et kørselsregnskab, fordi de fremover vil blive omfattet af formodningsreglen. Der er dog tale om et meget begrænset antal personer, og derfor er kravet om kørselsregnskab ikke tidligere	CKRs bemærkninger tages til efterretning.

	målt i AMVAB-regi, hvorfor lettelsens omfang heller ikke kan kvantificeres nærmere. CKR vurderer, at den del af lovforslaget, der vedrører dagsafgift for privat anvendelse af varebiler, ikke vil medføre administrative konsekvenser, idet det forudsættes, at afgiften og beviset henholdsvis betales og indhentes af den person, som ønsker at køre privat, og der er derfor ikke tale om et krav, der omfatter erhvervsmæssig virksomhed. Endelig vurderer CKR, at den del af lovforslaget, der vedrører indretning af fast monteret soveplads i varebiler, ikke vil medføre administrative konsekvenser, idet der er tale om en praktisk ændring. Samlet set forventes lovforslaget ikke at resultere i et administrativt tidsforbrug for virksomhederne, der overstiger 100 timer årligt på samfundsniveau. Det vil derfor ikke blive inkluderet i den næste opdatering af AMVAB-måling, og det skal heller ikke forelægges et virksomhedspanel.	
Finans og Leasing	Finans og Leasing har ikke bemærkninger til lovforslaget, ud over at de støtter den tilsigtede forenkling/lettelse af reglerne.	
Foreningen af Registrerede Revisorer	FRR er som udgangspunkt positive over for lovforslaget. De hæfter sig i den forbindelse særligt ved følgende forenklinger og	

lettelser: smidiggørelse af 60-dages reglen og muligheden for køb af privat anvendelse af varevogne i form af dagsbeviser.

FRR er dog af den opfattelse, at man helst så, at 60-dages reglen helt blev afskaffet, idet reglen på trods af tiltag i herværende lovforslag fortsat medfører meget administration for den enkelte selvstændigt erhvervsdrivende og eventuelle ansatte, men erkender, at det formentlig ikke kan imødekommes. FRR mener, selvstændigt erhvervsdrivende (uden ansatte) ikke skal være omfattet af 60-dages reglen, bl.a. fordi FRR anser det for ukorrekt, at en selvstændig erhvervsdrivende kan risikere at få en erhvervsmæssig kørselsomkostning foretaget med henblik på indtjening af omsætning i virksomheden konverteret til en privat udgift.

Det afgørende for, om der skal ske beskatning, er, om kørslen er erhvervsmæssig eller privat.

60-dages reglen afgrænser efter objektive kriterier, hvad der er erhvervsmæssig henholdsvis privat kørsel, og gælder både for selvstændigt erhvervsdrivende, lønmodtagere og medlemmer af og medhjælpere for bestyrelser, udvalg, kommissioner, råd og lignende. Udgangspunktet er, at befordring mellem hjem og arbejdsplads anses for at være privat. 60-dages reglen bestemmer dog, at kørsel i indtil 60 arbejdsdage mellem den sædvanlige bopæl og arbejdsplads er erhvervsmæssig. Det er således en begunstigende regel.

Tankegangen er, at skatteydere, der har flere arbejdssteder, ikke har mulighed for at bo nær alle disse og dermed påføres særlige befodringsudgifter, hvorimod skatteydere, der kun har ét fast arbejdssted, har mulighed for at indrette sig efter det og bosætte sig i nærheden. Hvis der køres til det samme arbejdssted i en længere periode, bliver befodringssituationen principielt identisk med

		den sædvanlige befordring mellem hjem og fast arbejdssted, og der er ikke længere omstændigheder, der tilsiger en særlig skattemæssig behandling af befordringsudgifterne. Der findes ikke at være grundlag for at afskaffe 60-dages reglen eller indføre særregler for selvstændigt erhvervsdrivende, om at befordring mellem hjem og arbejde altid skal anses for at være erhvervsmæssig.
Foreningen af Statsautoriserede Revisorer	FSR hilser indførelsen af dagsafgift for privat benyttelse af varebiler velkommen. Med ændringen er der mulighed for at indføre en kontrolleret og reguleret anvendelse af varebilerne. FSR beder Skatteministeriet bekræfte, at hvis den ansatte benytter arbejdsgiverens bil privat, er det afgørende for, hvorvidt den ansatte skal beskattes af fri bil, om der er betalt dagsafgift, og ikke om det er medarbejderen eller arbejdsgiveren, der har betalt afgiften. Endelig foreslår FSR, at begrænsningen på 10 dage når det gælder antallet af dage, der kan betales for pr. køretøj, fjernet eller eventuelt erstattet med en mere lempelig grænse på 30 dage.	Skatteministeriet kan bekræfte dette. Hvis det er arbejdsgiveren, der har betalt dagsafgiften i den pågældende situation, skal den ansatte beskattes af værdien heraf. Den ansatte skal ikke beskattes af fri bil. Bemærkningerne til lovforslagets § 1, stk. 4, er blevet justeret. Med hensyn til spørgsmålet om begrænsningen på 10 dage, når det gælder antallet af dage, der kan betales for pr. køretøj, bemærkes, at begrænsningen er indsat for at undgå provenutab. Jo højere antal dage desto flere vil kunne overveje at undvære bil, eventuelt undvære bil nr. 2. Dagsbeviset er tiltænkt mere lejlighedsvis brug,

		f.eks. når båden skal flyttes.
Foreningen Danske Revisorer	FDR har ingen bemærkninger til lovforslaget.	
Færdselsstyrelsen	Færdselsstyrelsen foreslår nogle mindre justeringer og præciseringer i lovforslaget.	Hertil bemærkes, at lovforslaget er tilrettet i overensstemmelse med Færdselsstyrelsen kommentarer.
Håndværksrådet	Håndværksrådet er glad for, at det er lykkedes at skabe nye regler, som både er mere smidige at håndtere for virksomhederne, og som er en smule mere letforståelige. Håndværksrådet stiller sig positive over for den foreslåede smidiggørelse af 60-dages reglen. En forudsætningsregel vil gøre hverdagen administrativt lettere for virksomhederne, da de tidligere har skullet kunne bevise at reglen var overholdt 24 måneder tilbage i tiden. Håndværksrådet er derfor også glade for, at tidsbegrænsningen er skåret ned fra 24 til 12 måneder, samt at en eventuel dokumentation skal ske fremadrettet og ikke bagud i tid. Forkortelsen af 60-dages reglen er også til stor gavn for virksomheder med kørende konsulenter, der har behov for at komme på virksomhedens hovedadresse gennemsnitligt en gang om ugen, men i visse uger har behov for at komme der 2-3 gange og i andre uger ikke har behov for det. Håndværksrådet kan ikke støtte den del af lovforsla-	Lovforslagets primære formål er at smidiggøre regel-

	get, der går ud på at indføre dagsafgift for varebiler med tilladt totalvægt ind til 3 ton. Rådet mener, at forslaget vil tilskynde til mere sort arbejde.	sættene vedr. varebiler, der både benyttes erhvervs-mæssigt og privat. Skatteministeriet finder imidlertid også at forslaget vil mindske tilskyndelsen til at udføre sort arbejde ved brug af virksomhedens biler. Dels skal den private anvendelse af virksomhedens biler aftales med håndværksmesteren, dels er anvendelsen begrænset til 10 dage årligt og endeligt skal der købes et dagsbevis for den private anvendelse af varebilen hos SKAT. Dermed opnår SKAT et bedre kendskab til den private anvendelse af virksomhedens biler, som kan bruges i SKAT's indsats mod sort arbejde.
Landsorganisationen i Danmark (LO)	Landsorganisationen i Danmark (LO) anfører, at lovforslaget vil sikre en mere fleksibel udnyttelse af bilparken. LO mener dog, at det vil være mest hensigtsmæssigt, hvis grænsen for tilladt totalvægt på 3 ton hæves til 3,5 ton.	Der henvises til kommentaren til forslaget fra AE rådet.
Rigspolitiet	Rigspolitiet har ingen bemærkninger til lovforslaget.	
SKAT	SKAT har ingen bemærkninger til lovforslaget.	
Skatterevisorforeningen	Skatterevisorforeningen hilser forslaget om at forenkle regelsættet omkring 60-dages reglen velkomment. Skatterevisorforeningen mener, at det skal tydeliggøres, hvilke slags kørselsmønstre, den foreslæ-	Der henvises til lovforslagets særlige bemærkninger.

	de formodningsregel har til intention at skulle omfatte. Derudover skal det tydeliggøres, hvor mange arbejdspladser, der skal til for at blive omfattet af formodningsreglen. Skatterevisorforeningen mener også, det bør afklares, hvorvidt der skal være en godkendelsesordning hos SKAT af, om skatteyderen er omfattet af formodningsreglen, eller om det er op til den enkelte skatteyder at vurdere dette. Derudover opfordrer Skatterevisorforeningen ud fra et retssikkerhedsmæssigt synspunkt Skatteministeriet til at sikre, at det alene er de skatteydere, der har det krævede kørselsmønster, der kan benytte formodningsreglen.	Se kommentaren til høringssvaret fra Dansk Landbrug. Det er op til den enkelte skatteyder, hvorvidt den skattepligtige vil anmode SKAT om bindende svar. Vedrørende en godkendelsesordning se kommentaren til høringssvaret fra Advokatrådet. Er situationen f.eks. den, at den skattepligtige er en sælger, der opsøger nye kunder hver dag året rundt, vil den skattepligtige typisk ikke have behov for et bindende svar fra SKAT om, at kørslen er erhvervsmæssig, og hvis SKAT kontrollerede vedkommende, vil SKAT formentlig ikke i denne situation pålægge den skattepligtige at føre kørselsregnskab med fremadrettet virkning. Skatteministeriet skal her til først bemærke, at formodningsreglen ikke ændrer på beskatningen af fri bil. Hvis SKAT f.eks. kontrollerer en skattepligtig, der er lagermedarbejder, og som hver dag møder på det samme arbejdssted, vil kørslen åbenlyst falde udenfor 60-dages reglen, og den skattepligtige vil ikke være omfattet af formodningsreglen. Det vil i en sådan situation således ikke give mening fremadrettet at pålæg-
--	--	--

	Dernæst finder Skatterevisorforeningen, at hvis told- og skatteforvaltningens kontrol med dagsbeviserne skal være effektiv, bør der indføres et regelsæt, der giver told- og skatteforvaltningen adgang til at standse et køretøj med henblik på kontrol af dagsbeviser. Endelig spørger Skatterevisorforeningen om et køretøj, der har været anvendt privat med dagsbevis beholder sin status som fuldt erhvervsmæssigt driftsmiddel i relation til andre skattelove som f.eks. virksomhedsskatteoven, afskrivningsloven, investeringsfundsloven og statsskatteoven.	ge den skattepligtige at føre kørselsregnskab, selv om skatteyderen mener, vedkommende er omfattet af formodningsreglen. Kørslen er privat, og kører den skattepligtige i arbejdsgiverens bil, skal der ske beskatning af fri bil – også bagudrettet. Man kan ikke undgå beskatning blot ved at oplyse, man formodede, man var omfattet af formodningsreglen. Der er således indbygget en automatisk værnsregel i selve bestemmelsen. Når der bortses fra toldkontrol, er det kun Politiet, der har adgang til at standse køretøjer med henblik på kontrol. Det hindrer jo ikke, at told- og skatteforvaltningen kan stille spørgsmål til førere af varebiler i andre sammenhænge, f.eks. ved at deltage i politiets kontroller. Når det gælder status henset til andre skattelove for varebiler, der har været anvendt privat mod betaling pr. dag, henvises til kommentaren til fælleshenvendelsen far DI og Bilbranchen.
TEKNIQ	TEKNIQ finder, at lovforlaget gennemfører den sidste del af smidiggørelsen af reglerne for brugen af gulpladebiler, som TEKNIQ tidligere har udtrykt tilfredshed med.	

	TEKNIQ har ikke bemærkninger til forslaget om ændring af ligningsloven. TEKNIQ foreslår, at der indføres mulighed for dagsbevis for varebiler med tilladt totalvægt over 3 ton.	Der henvises til kommentaren til forslaget fra AErådet.
--	---	--