

Udskriftsdato: 20. december 2025

2009/1 LSF 24 (Gældende)

Forslag til Lov om ændring af lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler, registreringsafgiftsloven og forskellige andre love (Grøn omlægning af bilbeskatningen - II)

Ministerium: Skatteministeriet

Journalnummer: Skattemin., j.nr. 2009-511-0042

Forslag

til

Lov om ændring af lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler, registreringsafgiftsloven og forskellige andre love

(Grøn omlægning af bilbeskatningen - II)

§ 1

I lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler, jf. lovbekendtgørelse nr. 217 af 12. marts 2007, som ændret bl.a. ved § 3 i lov nr. 265 af 23. april 2008, § 3 i lov nr. 1338 af 19. december 2008 og § 1 i lov nr. 523 af 12. juni 2009, foretages følgende ændringer:

1. Lovens titel affattes således:

**»Lov om afgift efter brændstofforbrug m.v. for visse person- og varebiler
(Brændstofforbrugsafgiftsloven)«**

2. § 1, stk. 1, ophæves, og i stedet indsættes:

»§ 1. Der svares afgift, herunder tillæg til statskassen efter denne lov, af følgende biler, hvis bilen skal registreres i Centralregisteret for Motorkøretøjer efter færdselsloven:

- 1) Personbiler, der er indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet.
- 2) Varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg., jf. § 5, stk. 2.

Stk. 2. Der svares ikke afgift af biler, der registreres på grænsenummerplader.«
Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

3. I § 2 ændres »Personbilens« til: »Bilens«.

4. I § 3, stk. 1, A, ændres »personbiler mv.« til: »biler m.v.«, og »personbil« til: »bil«.

5. I § 3, stk. 1, B, ændres »personbiler mv.« til: »biler m.v.«, og »personbil« til: »bil«.

6. Efter § 3 indsættes:

»§ 3 a. For varebiler som nævnt i § 1, stk. 1, nr. 2, betales et tillæg for privat anvendelse og for blandet privat og erhvervsmæssig anvendelse efter § 2 a i vægtafgiftsloven.

§ 3 b. For dieseldrevne person- og varebiler som nævnt i § 1, stk. 1, betales et tillæg på 1.000 kr. om året, hvis partikeludslippet enten ikke er målt eller er målt til mere end 5 mg pr. kilometer ved typegodkendelse i henhold til Rådets direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emission fra motorkøretøjer eller i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer.

Stk. 2. Der betales ikke tillæg efter stk. 1 for en bil, hvis bilen efterfølgende er monteret med et godkendt partikelfilter. Kontrollen af, at det eftermonterede partikelfilter er godkendt og virker, foretages af en synsvirksomhed. Færdselsstyrelsen fastsætter regler om godkendelse af disse partikelfiltre til eftermontering og om den kontrol, synsvirksomheden skal foretage. Pligten til at betale tillægget bortfalder fra

det tidspunkt, hvor told- og skatteforvaltningen modtager en anmeldelse fra synsvirksomheden om, at det eftermonterede partikelfilter er godkendt og virker.«

7. I § 6, stk. 3, ændres »afgift med ¼ af sædvanlig afgift« til: »afgift eller tillæg med ¼ af sædvanlig afgift eller tillæg«.

8. I § 7 indsættes som *stk. 3* :

»Stk. 3. Stk. 1 og 2 finder tilsvarende anvendelse på tillæg for privat anvendelse efter § 3 a, men ikke på tillæg for partikeludledning efter § 3 b.«

9. I § 9, stk. 1, indsættes som 2. pkt. :

»For varebiler som nævnt i § 1, stk. 1, nr. 2, finder § 9, stk. 1, 2.-4. pkt., i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. tilsvarende anvendelse.«

10. § 15, stk. 2, nr. 1, affattes således:

»1) undlader i overensstemmelse med § 9, stk. 1, 2. pkt., eller stk. 2, at give told- og skatteforvaltningen oplysning om ændringer ved en bil eller ændret anvendelse af en bil, som er af betydning for afgiftens beregning,«

§ 2

I lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (registreringsafgiftsloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 631 af 25. juni 2008, som ændret bl.a. ved § 4 i lov nr. 1338 af 19. december 2008, lov nr. 1342 af 19. december 2008, § 25 i lov nr. 1344 af 19. december 2008 og § 2 i lov nr. 523 af 12. juni 2009, foretages følgende ændringer:

1. I § 2, stk. 1, nr. 14, 1. pkt., ændres »§ 6, stk. 1, nr. 1« til: »§ 6 a, stk. 1«.

2. I § 2, stk. 1, nr. 14, 2. pkt., ændres »§ 6, stk. 1« til: »§ 6 a«.

3. I § 2, stk. 3, ændres »§§ 4-6« til: »§§ 4-6 b«.

4. I § 3 b, stk. 10, ændres »§§ 4, 5, 5 a eller 6« til: »§§ 4, 5, 5 a, 6, 6 a eller 6 b«.

5. I § 4, stk. 1, nr. 1, ændres »7.201 - 20.300 kr.« til: »8.900 - 24.900 kr. (2010-niveau)«.

6. § 4, stk. 1, nr. 2, affattes således:

»2) Andre køretøjer, jf. dog §§ 5-6 a: 105 pct. af 79.000 kr. (2010-niveau) og 180 pct. af resten.«

7. I § 4, stk. 4, ændres »lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler« til: »brændstofforbrugsafgiftsloven«.

8. § 4, stk. 9, affattes således:

»Stk. 9. Beløbsgrænserne i stk. 1 reguleres efter personskattelovens § 20.«

9. I § 5, stk. 1, ændres »13.800 kr.« til: »16.900 kr. (2010-niveau)«.

10. I § 5, stk. 6, ændres »lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler« til: »brændstofforbrugsafgiftsloven«.

11. § 5, stk. 13, affattes således:

»Stk. 13. Beløbet i stk. 1 reguleres efter personskattelovens § 20.«

12. § 6 ophæves, og i stedet indsættes:

»§ 6. For køretøjer, som udelukkende benyttes til erhvervsmæssig befordring af patienter og donorer, udgør afgiften 0 pct. af de første 12.100 kr. af den afgiftspligtige værdi og 20 pct. af resten, jf. dog § 2, stk. 1, nr. 6, litra c.

Stk. 2. Køretøjets afgiftspligtige værdi forhøjes med 7.450 kr. for nye køretøjer, der ikke er forsynet med sikkerhedspude, og med 3.725 kr. for nye køretøjer, der kun er forsynet med én sikkerhedspude.

Stk. 3. For brugte køretøjer beregnes afgiften på samme måde som for nye. Beløbene i stk. 1 og 2, § 3, stk. 2, og § 8, stk. 7, nedsættes med samme procentdele, som køretøjets værdi inklusive afgift er ændret, sammenholdt med tilsvarende køretøjer, der er afgiftsberigtiget som nye. Et brugt køretøjs alder bestemmes efter § 4, stk. 8.

Stk. 4. Et køretøj, som er afgiftsberigtiget efter stk. 1, afgiftsberigtiges efter § 4, hvis betingelsen for den foretagne afgiftsberigtigelse ikke længere opfyldes. Afgiften nedsættes dog med 20 pct. af den del af køretøjets værdi, der overstiger 12.100 kr.

§ 6 a. For køretøjer, som har tilladelse til taxikørsel efter § 1, stk. 1, i lov om taxikørsel, udgør afgiften 0 pct. af de første 230.000 kr. af den afgiftspligtige værdi og 70 pct. af resten, hvis køretøjet alene benyttes til erhvervsmæssig personbefordring og herudover alene

- 1) til lejlighedsvis kørsel med hastende småforsendelser uden ledsager, men efter taksten for passagertransport, eller
- 2) til kørsel af hastende karakter for de sociale myndigheder.

Stk. 2. Køretøjets afgiftspligtige værdi forhøjes med 7.450 kr. for nye køretøjer, der ikke er forsynet med sikkerhedspude, og med 3.725 kr. for nye køretøjer, der kun er forsynet med én sikkerhedspude.

Stk. 3. For brugte køretøjer beregnes afgiften på samme måde som for nye. Beløbene i stk. 1 og 2, § 3, stk. 2, og § 8, stk. 7, nedsættes med samme procentdele, som køretøjets værdi inklusive afgift er ændret, sammenholdt med tilsvarende køretøjer, der er afgiftsberigtiget som nye. Et brugt køretøjs alder bestemmes efter § 4, stk. 8.

Stk. 4. Et køretøj, som er afgiftsberigtiget efter stk. 1, afgiftsberigtiges efter § 4, hvis betingelsen for den foretagne afgiftsberigtigelse ikke længere opfyldes. Afgiften nedsættes dog med 70 pct. af den del af køretøjets afgiftspligtige værdi, der overstiger 230.000 kr. Afgiften bortfalder, hvis omregistrering sker, efter at køretøjet her i landet har kørt

- 1) mindst 3 år og mindst 210.000 km, heraf mindst 97.000 besatte kilometer, eller
- 2) mindst 2 år og mindst 250.000 km, heraf mindst 115.000 besatte kilometer.

Stk. 5. Taximeterattest og trafikbog skal føres som dokumentation for, at de stk. 4 og 5 nævnte betingelser er opfyldt. Skatteministeren kan fastsætte særlige kontrolregler som betingelse for afgiftsfritagelsen.

§ 6 b. For køretøjer, som har tilladelse til limousinekørsel efter § 2, stk. 3, i lov om taxikørsel, udgør afgiften 0 pct. af de første 12.100 kr. af den afgiftspligtige værdi og 20 pct. af resten, hvis køretøjet alene benyttes til erhvervsmæssig befordring af personer i overensstemmelse med tilladelsen til limosinekørsel.

Stk. 2. Køretøjets afgiftspligtige værdi forhøjes med 7.450 kr. for nye køretøjer, der ikke er forsynet med sikkerhedspude, og med 3.725 kr. for nye køretøjer, der kun er forsynet med én sikkerhedspude.

Stk. 3. For brugte køretøjer beregnes afgiften på samme måde som for nye. Beløbene i stk. 1 og 2, § 3, stk. 2, og § 8, stk. 7, nedsættes med samme procentdele, som køretøjets værdi inklusive afgift er ændret, sammenholdt med tilsvarende køretøjer, der er afgiftsberigtiget som nye. Et brugt køretøjs alder bestemmes efter § 4, stk. 8.

Stk. 4. Et køretøj, som er afgiftsberigtiget efter stk. 1, afgiftsberigtiges efter § 4, hvis betingelsen for den foretagne afgiftsberigtigelse ikke længere opfyldes. Afgiften nedsættes dog med 20 pct. af den del af køretøjets afgiftspligtige værdi, der overstiger 12.100 kr. Afgiften bortfalder, hvis omregistreringen sker, efter at køretøjet her i landet har kørt

- 1) mindst 3 år og mindst 125.000 km, heraf mindst 112.000 besatte kilometer, eller
- 2) mindst 2 år og mindst 150.000 km, heraf mindst 135.000 besatte kilometer.

Stk. 5. Taximeterattest og trafikbog skal føres som dokumentation for, at de stk. 4 og 5 nævnte betingelser er opfyldt. Skatteministeren kan fastsætte særlige kontrolregler som betingelse for afgiftsfritagelsen.«

13. I § 7, *stk. 1, 1. pkt.*, ændres »§ 6« til: »§§ 6, 6 a eller 6 b«.

14. I § 7 b, *stk. 1*, ændres »§§ 4, 5, 5 a, 6« til: »§§ 4, 5, 5 a, 6, 6 a, 6 b«.

15. § 7 b, *stk. 2, nr. 5*, ophæves, og i stedet indsættes:

»5) For sygetransportkøretøjer afgiftsberigtiget efter § 6, som afgiften efter § 6.

6) For taxier afgiftsberigtiget efter § 6 a, som afgiften efter § 6 a.

7) For køretøjer afgiftsberigtiget efter § 6 b, som afgiften efter § 6 b.«

16. § 7 b, *stk. 7*, affattes således:

»*Stk. 7.* Skal der indhentes synsrapport efter § 7 c, *stk. 1*, hæves godtgørelsesbeløbet med 300 kr. (2010-niveau). Beløbet reguleres fra 2015 efter personskattelovens § 20.«

17. I § 23, *stk. 2*, ændres »§ 6, *stk. 1*« til: »§ 6, *stk. 1*, § 6 a, *stk. 1*, eller § 6 b, *stk. 1*«.

18. I § 27, *stk. 1, nr. 4*, ændres »eller § 6, *stk. 1*« til: »§ 6, *stk. 1*, § 6 a, *stk. 1*, eller § 6 b, *stk. 1*«.

§ 3

I lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 931 af 18. september 2008, som ændret bl.a. ved § 2 i lov nr. 1337 af 19. december 2008 og § 3 i lov nr. 523 af 12. juni 2009, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, *stk. 2*, ændres »lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler« til: »brændstofforbrugsafgiftsloven«.

2. § 2 ophæves, og i stedet indsættes:

»§ 2. For samtlige afgiftspligtige køretøjer svares vægtafgift.

Stk. 2. For afgiftspligtige køretøjer omfattet af § 3, *stk. 1, A-D*, og § 4, *stk. 1, I og II*, som er indrettet til at benytte anden drivkraft end benzin, eller som fremføres af et sådant køretøj, svares tillige en udligningsafgift, jf. dog § 15.

§ 2 a. For motorkøretøjer omfattet af § 4, *stk. 1, II, A*, hvis første indregistrering som nye sker efter den 2. juni 1998, betales tillæg for privat anvendelse og for blandet privat og erhvervsmæssig anvendelse.

Stk. 2. Et køretøj anses for at blive anvendt privat, når den registrerede ejer eller bruger ikke anvender køretøjet i forbindelse med udøvelse af virksomhed eller er forpligtet til at anvende det ved udførelse af arbejdsopgaver som led i et ansættelsesforhold.

Stk. 3. Et køretøj anses for at blive anvendt blandet privat og erhvervsmæssigt, når den registrerede ejer eller bruger er

- 1) en fysisk eller juridisk person, som udøver virksomhed i offentligt eller privat regi, og køretøjet anvendes såvel som led i den omhandlede virksomhed som til formål, der er virksomheden uvedkommende, eller
- 2) en fysisk person, der som led i et ansættelsesforhold skal anvende køretøjet ved udførelse af arbejdsopgaver for ansættelsesstedet eller anvender køretøjet i forbindelse med selvstændigt bierhverv, som efter momslovgivningen anses for at være afgiftspligtig virksomhed eller efter skattelovgivningen anses for erhvervsmæssigt, og det under hensyn til formålet er nødvendigt, at kørselen udføres med en varebil.

Stk. 4. Hvis køretøjets registrerede bruger er forskellig fra ejeren, fastlægges køretøjets afgiftsmæssige status på grundlag af brugerens anvendelse.

§ 2 b. For dieseldrevne personbiler, der er indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, betales et tillæg på 1.000 kr. om året, hvis partikeludslippet enten ikke er målt eller er målt til mere end 5 mg pr. kilometer ved typegodkendelse i henhold til Rådets direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emission fra motorkøretøjer eller i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer.

Stk. 2. Der betales ikke tillæg efter stk. 1 for en bil, hvis bilen efterfølgende er monteret med et godkendt partikelfilter. Kontrollen af, at det eftermonterede partikelfilter er godkendt og virker, foretages af en synsvirksomhed. Færdselsstyrelsen fastsætter regler om godkendelse af disse partikelfiltre til eftermontering og om den kontrol, synsvirksomheden skal foretage. Pligten til at betale tillægget bortfalder fra det tidspunkt, hvor told- og skatteforvaltningen modtager en anmeldelse fra synsvirksomheden om, at det eftermonterede partikelfilter er godkendt og virker.

§ 2 c. For køretøjer, som efter deres anvendelse omfattes af flere afgiftssatser, svares afgift efter den højeste sats.«

3. § 3, *stk. 3*, ophæves.

4. § 4, *stk. 3*, ophæves, og i stedes indsættes:

»*Stk. 3.* For biler med en tilladt totalvægt på indtil 4 t omfattet af stk. 1, II, A, eller § 1, stk. 2, i brændstofforbrugsafgiftsloven, 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 20 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 brændstofforbrugsafgiftsloven eller fritaget for registreringsafgift efter § 2 i registreringsafgiftsloven.

Stk. 5. Skatteministeren fastsætter nærmere regler om administrationen af stk. 3 og 4.«
Stk. 4-9 bliver herefter til stk. 6-11.

5. I § 4 a, *stk. 1, 3. pkt.*, ændres »§ 2, stk. 5« til: »§ 2 c«.

6. I § 6, *stk. 2*, og *stk. 4, 3. pkt.*, og § 15, *stk. 1 og 3*, ændres »og tillæg for privat anvendelse« til: », privatbenyttelsestillæg og partikeludledningstillæg«.

7. I § 11, *stk. 2*, indsættes som 2. *pkt.* :

»Det samme gælder for køretøjer omfattet af § 3 a i brændstofforbrugsafgiftsloven.«

8. I § 21 indsættes som *stk. 6*:

»*Stk. 6.* Stk. 1-5 finder tilsvarende anvendelse ved told- og skatteforvaltningens administration af § 3 a i brændstofforbrugsafgiftsloven.«

§ 4

I lov nr. 1338 af 19. december 2008 om ændring af lov om registrering af køretøjer, færdselsloven, registreringsafgiftsloven og andre love, som ændret ved § 4 i lov nr. 523 af 12. juni 2009, foretages følgende ændringer:

1. § 3, nr. 4, affattes således:

»4. I § 1, stk. 2, indsættes efter »grænsenummerplader«: »eller prøvemærker«.

§ 5

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2010, jf. dog stk. 6.

Stk. 2. Samtidig ophæves lov nr. 523 af 12. juni 2009 om ændring af lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler, registreringsafgiftsloven og forskellige andre love.

Stk. 3. Brændstofforbrugsafgiftslovens § 1, stk. 1, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 2, har virkning for varebiler, der anmeldes til registrering som nye i Centralregisteret for Motorkøretøjer den 18. marts 2009 eller senere.

Stk. 4. Registreringsafgiftslovens § 6 a, stk. 4, som affattet ved denne lovs § 2, nr. 12, finder ikke anvendelse på køretøjer, der er anmeldt til registrering i Centralregisteret for Motorkøretøjer til taxikørsel før den 1. januar 2010.

Stk. 5. Partikeludledningstillæg efter brændstofforbrugsafgiftslovens § 3 b eller vægtafgiftslovens § 2 b, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 6, og § 3, nr. 2, opkræves første gang sammen med opkrævning af brændstofforbrugsafgift eller vægtafgift for den første opkrævningsperiode i 2010 med virkning fra den 1. januar 2010. Hvis ejeren af et køretøj mener, at partikeludledningstillægget opkræves med urette, fritages ejeren for tillægget mod over for told- og skatteforvaltningen enten at fremlægge en typegodkendelse for bilen, der viser, at bilen overholder normen om en partikeludledning på ikke over 5 mg pr. kilometer, eller at fremlægge en anmeldelse fra en synsvirksomhed om, at bilen er monteret med et partikelfilter, der er godkendt og virker.

Stk. 6. Skatteministeren bestemmer tidspunktet for ikrafttræden af § 3, nr. 4.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

1. Lovforslaget er en genfremsættelse af lovforslag nr. L 205 af 22. april 2009 om ændring af lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler, registreringsafgiftsloven og forskellige andre love (Grøn omlægning af bilbeskatningen). Lovforslag nr. L 205 blev vedtaget af Folketinget den 28. maj 2009, jf. lov nr. 523 af 12. juni 2009.

Lovforslaget genfremsættes, fordi lovforslag nr. L 205 ved en fejl i ministeriet ikke er notificeret rettidigt over for EU-Kommissionen i henhold til Europa-parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF af 22. juni 1998 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter.

Reglerne i lov 523 om at overføre nye varebiler fra beskatning efter vægtafgiftsloven til beskatning efter brændstofforbrugsafgiftsloven, og reglerne om et partikeludledningstillæg for dieseldrevne personbiler og nye varebiler uden partikelfilter indeholder forskrifter af teknisk karakter, der efter informationsproceduredirektivet skal notificeres for EU-Kommissionen i form af udkast til regler. Det er ikke sket.

Reglerne i lov 523 om ændret beregning af registreringsafgift af taxa'er mv. skal muligvis notificeres efter informationsproceduredirektivet. Det er heller ikke sket.

Reglerne i lov 523 om ændret satsregulering efter registreringsafgiftsloven skal ikke notificeres efter informationsproceduredirektivet, med disse regler er medtaget i det nu genfremsatte lovforslag, for at lovforslaget kan genfremsættes i sin helhed.

Lovforslaget er således en uændret genfremsættelse af lovforslag nr. L 205 med de ændringer, der fulgte af Folketingets behandling af lovforslaget i foråret, jf. betænkningen til 2. behandlingen. Dog er der indsat en forklaring på genfremsættelsen i indledningen til lovforslagets almindelige bemærkning, de administrative konsekvenser for det offentlige er ændret, og der er i øvrigt foretaget enkelte nødvendige redaktionelle ændringer.

2. Regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti) og Dansk Folkeparti har den 1. marts 2009 indgået en aftale om Forårspakke 2.0. Der henvises til de indledende bemærkninger i det samtidigt fremsatte forslag om ændring af personskatteloven og andre love (Forårspakke 2.0 - Vækst, klima, lavere skat).

Dette forslag vedrører aftaledelen »Et grønnere skatte- og afgiftssystem« og indeholder følgende elementer:

»Vægt- og ejerafgift på dieslbiler uden partikelfiltre øges, så tilskyndelsen til at beholde og anskaffe dieslbiler uden partikelfilter reduceres. Tillægget til vægt- og ejerafgifterne på person- og varebiler uden partikelfiltre er på 1000 kr. årligt. Initiativet træder i kraft 1. januar 2010.

Ejerafgiften for varebiler gøres afhængig af bilernes brændstoføkonomi. Vægtafgiften for nye varebiler erstattes fra 1. januar 2010 med en ejerafgift svarende til den, der gælder for personbiler. Samtidig indføres en forhøjelse af vægtafgiften for varebiler fra før 1. januar 2010, så vægtafgiften kommer på niveau med ejerafgiften for nye varebiler. Endelig indføres et privatbenyttelsestillæg for varebiler fra før den 3. juni 1998, svarende til den gældende tillægsafgift for privat anvendelse for varebiler, som er indregistreret fra 3. juni 1998 til 24. april 2007. Forhøjelsen af tillægget for privat anvendelse indføres over 2 år.

Registreringsafgiften for taxier omlægges, så tilskyndelsen til at anskaffe miljørigtige vogne øges. Registreringsafgiften for taxier forhøjes fra 20 pct. til 70 pct., men samtidig forhøjes bundgrænsen for registreringsafgiften fra 12.100 kr. til 230.000 kr. Initiativet træder i kraft 1. januar 2010.«

Som baggrund for forslaget ligger ligeledes nedenstående aftale i Forårspakke 2.0:

»Der indføres grønne kørselsafgifter på lastbiler. Det er målsætningen, at der fra 2011 skal indføres grønne kørselsafgifter på lastbiler i Danmark. I forbindelse med indførelsen af kørselsafgifter på lastbiler er det besluttet, at danske lastbiler udover provenuet fra den gældende vejbenyttelsesafgift skal bidrage med 500 mio. kr. årligt til finansiering af skattereformen.«

Udmøntningen af aftalen vedrørende kørselsafgifter er dog ikke indeholdt i dette forslag.

Den 17. marts 2009 indgik regeringen, Dansk Folkeparti og Liberal Alliance en aftale, der bl.a. ændrede bildelen af Forårspakke 2.0. Aftalen indeholder følgende ændringer herom:

»Annullering af afgiftsforhøjelser vedrørende eksisterende gulpladebiler

Parterne er enige om, at afgiftsforhøjelserne vedrørende eksisterende gulpladebiler, som indgår i aftalen om Forårspakke 2.0, alligevel ikke gennemføres. Det indebærer:

- At forhøjelsen af vægtafgiften og udligningsafgiften vedr. den eksisterende bestand af varebiler ikke gennemføres
- At der ikke indføres privatbenyttelsestillæg for varebiler solgt før 3. juni 1998
- At der ikke indføres tillæg for manglende partikelfilter på dieseldrevne varebiler

Det vil betyde, at ejere af ældre varebiler ikke beskattes yderligere for allerede foretagne dispositioner. Omvendt vil ændringen mindske tilskyndelsen til at udskifte de ældre varebiler.

De aftalte omlægninger og forhøjelser af beskattningen af nye varebiler gennemføres som aftalt. Disse afgiftsforhøjelser vil give et incitament til at vælge mere brændstoføkonomiske varebiler samt varebiler med partikelfilter. Lovforslag vedrørende nye varebiler fremsættes snarest muligt med henblik på ikrafttræden fra den 18. marts 2009.«

Lovforslaget er led i udmøntningen af de nævnte dele af Forårspakke 2.0.

2. Lovforslagets enkelte elementer

2.1. Indførelse af afgift for dieslbiler uden partikelfilter

2.1.1. Gældende ret

Bortset fra et fradrag i registreringsafgiften for dieslbiler, der kun udleder et minimum af partikler, er der i gældende afgiftslovgivning ikke incitamenter til at anskaffe dieslbiler med partikelfilter.

2.1.2. Forslagets indhold

Det er påvist, at de partikler, der udledes fra dieselmotorer, er sundhedsskadelige.

Det foreslås derfor, at der fra 2010 indføres et tillæg på 1.000 kr. årligt for dieseldrevne personbiler og nye varebiler, der enten ikke overholder EU-normen om udledning af højst 5 mg partikler pr. kilometer, eller hvor der ikke er eftermonteret et godkendt partikelfilter.

Tillægget omfatter dieseldrevne personbiler, der er indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, og dieseldrevne varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg., der er erhvervet som nye den 18. marts 2009 eller senere.

De fleste nye dieseldrevne biler er monteret med partikelfilter. Men der er en meget stor bestand af ældre dieseldrevne personbiler, der ikke har partikelfilter. Myndighederne har ikke sikre tal herfor, men det skønnes til at være omkring 400.000 biler.

Med tillægget tilskyndes disse ejere af ældre personbiler til enten at få eftermonteret et effektivt partikelfilter eller til at udskifte bilen med en dieselbil med partikelfilter.

Markedet her i landet for eftermontering af partikelfilter er i dag meget lille, hvilket gør en eftermontering dyr. Det er dog forventningen, at bl.a. det foreslåede tillæg vil øge efterspørgslen efter partikelfiltre til eftermontering, og dermed påvirke prisniveauet i nedadgående retning.

Efter forslaget stilles der ikke krav om, at et eftermonteret partikelfilter skal medføre en reduktion af partikeludledningen til 5 mg. pr. kilometer. Det afgørende er, at partikeludledningen fra den dieselmotor, hvortil filteret er monteret, reducerer motorens udledning af partikler til et niveau, der er godkendt af Færdselsstyrelsen.

De danske synsvirksomheder har ikke udstyr, der præcist kan måle partikeludledningen fra en dieselmotor. Men synsvirksomhederne kan indirekte måle et partikelfilters effekt ved en røggasmåling.

Som følge heraf gøres en fritagelse for partikeludligningstillægget ved eftermontering af et partikelfilter betinget af, at partikelfilteret er godkendt og virker.

Prøven af, at partikelfilteret er godkendt og virker, foretages af en synsvirksomhed.

Det foreslås, at Færdselsstyrelsen bemyndiges til at fastsætte regler om godkendelse af partikelfiltre til eftermontering. Det foreslås endvidere, at Færdselsstyrelsen bemyndiges til at fastsætte regler om den kontrol, en synsvirksomhed skal foretage af et eftermonteret partikelfilter.

Partikeludledningstillægget bortfalder fra det tidspunkt, hvor told- og skatteforvaltningen modtager en anmeldelse fra synsvirksomheden om, at det eftermonterede partikelfilter er godkendt og væsentligt reducerer motorens partikeludledning.

2.2. Omlægning af afgiften af varebiler fra vægtafgift til brændstofforbrugsafgift

2.2.1. Gældende ret

Vægtafgiftsloven: Efter vægtafgiftsloven opkræves vægtafgift, udligningsafgift og privatbenyttelsestillæg af varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 4 tons. Alle afgifterne opkræves en gang årligt.

Vægtafgiften er på 850 kr. til 3.760 kr. årligt, gradueret efter bilens vægt.

Udligningsafgiften, der opkræves for dieseldrevne biler, har til formål at udligne forskellen mellem beskatningen af energiindholdet i henholdsvis diesel og benzin. Afgiften er på 360 kr. til 1.150 kr. årligt, gradueret efter bilens vægt.

Privatbenyttelsestillægget opkræves kun, hvis en varebil anvendes helt eller delvis privat. Tillægges opkræves ikke, hvis en varebil alene anvendes erhvervsmæssigt, eller hvis varebilen er registreret som ny før den 3. juni 1998. Tillægget for delvis privat anvendelse er det halve af tillægget for udelukkende privat anvendelse.

For varebiler, registreret første gang før den 25. april 2007, er tillægget for udelukkende privat anvendelse på 900 kr. til 5.040 kr. årligt, gradueret efter bilens vægt. For varebiler, registreret første gang den 25. april 2007 eller senere, er tillægget for udelukkende privat anvendelse på 5.040 kr. til 15.000 kr., gradueret efter bilens vægt.

Størrelsen af privatbenyttelsestillægget skal ses i sammenhæng med størrelsen af registreringsafgiften af de pågældende varebiler.

Bilens ejer eller bruger skal foretage anmeldelse til Centralregistret for Motorkøretøjer om varebilens anvendelse. Til kontrol af, hvorvidt varebiler anvendes i overensstemmelse med den anmeldte anvendelse, der danner grundlag for opkrævning af privatbenyttelsestillægget, er der indført ordninger med mærkater eller særlige nummerplader (papegøjennummerplader) til varebiler, der er anmeldt til helt eller delvis privat anvendelse.

Med henblik på administrationen af bestemmelsen om afgiftstillæg for privat anvendelse eller blandet privat og erhvervsmæssig anvendelse af en varebil, har told- og skatteforvaltningen adgang til at foretage eftersyn m.v. af varebiler hos virksomheder, hos arbejdsgivere og på offentlige steder.

Brændstofforbrugsafgiftsloven: Efter brændstofforbrugsafgiftsloven opkræves brændstofforbrugsafgift og udligningsafgift af biler, der er indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet (personbiler). Afgifterne opkræves halvårligt.

Brændstofforbrugsafgiften er på 260 kr. til 9.230 kr. halvårligt, gradueret efter køretøjets brændstofforbrug.

Udligningsafgiften, der opkræves for dieseldrevne biler, har til formål at udligne forskellen mellem beskattningen af energiindholdet i henholdsvis diesel og benzin. Udligningsafgiften er på 80 kr. til 3.300 kr. halvårligt, gradueret efter køretøjets brændstofforbrug.

Registreringsafgiftsloven: Ved lov nr. 541 af 6. juni 2007 (Omlægning af bilbeskatningen for at mindske CO₂-udledningen m.v.) er der indført tillæg eller fradrag i registreringsafgiften af nye person- og varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 4 tons efter bilens brændstofforbrug.

Nedsættelsen af registreringsafgiften er på 4.000 kr. for hver kilometer en benzindreven bil tilbagelægger ud over 16 km pr. liter brændstof, og for hver kilometer en dieseldreven bil tilbagelægger ud over 18 km. pr. liter brændstof.

Forhøjelsen af registreringsafgiften er på 1.000 kr. for hver kilometer en benzindreven bil tilbagelægger mindre end 16 km pr. liter brændstof, og for hver kilometer en dieseldreven bil tilbagelægger mindre end 18 km pr. liter brændstof.

2.2.2. Forslagets indhold

Det foreslås, at varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg, der ved en skriftlig aftale den 18. marts 2009 eller senere er erhvervet som nye, beskattes af bilens brændstofforbrug efter brændstofforbrugsafgiftsloven, og ikke efter bilens vægt efter vægtafgiftsloven.

Varebiler, der er erhvervet som nye før den 18. marts 2009, beskattes også fremover efter vægtafgiftsloven.

Efter forslaget sker beskattningen efter brændstofforbrugsafgiftsloven først fra den 1. januar 2010. I 2009 sker beskattningen efter de hidtidige regler i vægtafgiftsloven.

Efter forslaget betales brændstofforbrugsafgiften for varebiler halvårligt efter de satser, der i dag gælder for personbiler.

Forslaget tilsigter at tilskynde købere af varebiler til at vælge bil efter, hvor langt bilen kører på en liter brændstof.

2.3. Omlægning af registreringsafgiften af taxier

2.3.1. Gældende ret

Den nuværende registreringsafgift for taxier er sammensat således, at der betales 0 pct. af den afgiftspligtige værdi op til kr. 12.100, og herefter 20 pct. Overgår taxien på et senere tidspunkt til privat kørsel, skal registreringsafgiften herefter som udgangspunkt betales efter de almindelige regler, dog med fradrag af 20 pct. af køretøjets afgiftspligtige værdi.

En undtagelse til ovenstående er den såkaldte frikørselsordning, hvorefter en taxis overgang til privat kørsel kan ske afgiftsfrit, hvis vognen har kørt mindst 3 år og mindst 210.000 km, heraf 97.000 besatte kilometer, eller mindst 2 år og 250.000 km, heraf mindst 115.000 besatte kilometer.

Virkningen af disse regler er, at det for en taxivognmand bedst kan betale sig at investere i relativt store og dyre biler, som typisk har et højt brændstofforbrug og dermed er mere miljøbelastende, end i mindre biler. Afskrivningen på de dyre biler er forholdsvis lav sammenlignet med billigere biler, og værdien efter 2 til 3 års taxikørsel svarer på det private marked omtrent til den værdi, som taxivognmanden oprindeligt har købt bilen til. På den måde er det altså muligt for vognmanden at sælge bilen til en privat køber uden tab, og i visse tilfælde ligeledes med en mindre gevinst.

2.3.2. Lovforslagets indhold

Forslaget, der har virkning fra den 1. januar 2010, indeholder en ændring af afgiftssammensætningen

for taxier, således at afgiften fremover er 0 pct. op til 230.000 af den afgiftspligtige værdi, og herefter 70 pct. Den ændrede afgiftsstruktur vil bevirke, at dyre biler bliver dyrere end i dag at få registreret som taxier, mens billigere biler bliver billigere at få registreret som taxier.

I relation til ovenstående foreslås det ligeledes at nedskrive skalaknækket for brugte biler, således at der ikke gives en afgiftsbetinget tilskyndelse til at hente brugte biler i udlandet, og herefter registrere dem som taxier i Danmark. Afgiften af en brugt bil, som registreres som taxi, vil således altid have samme andel af bilens værdi, som gælder for nye biler.

Det forventes, at taxibranchen på baggrund af ændringen af afgiftssammensætningen vil ændre købsmønster, og således investere i lidt billigere biler end i dag til taxikørsel. Det vil have en gavnlig miljømæssig effekt, bl.a. fordi en billigere og typisk lettere bil kører længere på literen end en dyrere og typisk tungere bil.

Frikørselsordningen bibeholdes i sin nuværende udformning. Der vil således stadig være mulighed for afgiftsfrit at lade en taxi overgå til eksempelvis privat brug på lempelige afgiftsmæssige vilkår.

Det skal i øvrigt bemærkes, at det via aftalen om en grøn transportpolitik er besluttet at indføre krav i taxilovgivningen om, at taxier ved udskiftning minimum skal tilhøre energiklasse C (minimum 16,1 km/liter brændstof for dieseldrevne biler). Se nu lovforslag nr. 172 af 25. marts 2009 om ændring af lov om taxikørsel m.v.

Der stilles ikke forslag om at ændre reglerne for registreringsafgift af køretøjer til sygetransport eller limousiner.

2.4. Harmonisering af satsreguleringsbestemmelser i registreringsafgiftsloven til den øvrige skattelovgivning

2.4.1. Gældende ret

Der findes en række satsreguleringsbestemmelser i registreringsafgiftsloven.

Satsreguleringsbestemmelserne er altovervejende enslydende med bestemmelsen i personskattelovens § 20. Satserne reguleres årligt med 2 pct. tillagt den af finansministeren bekendtgjorde tilpasningsprocent for det pågældende finansår efter lov om en satsreguleringsprocent.

Efter personskatteloven rundes opad til nærmeste kronebeløb deleligt med 100. Efter registreringsafgiftsloven rundes der nogle steder rundes opad til 100, men et enkelt sted rundes opad til 10.

2.4.2. Forslagets indhold

Efter forslaget erstattes satsreguleringsbestemmelserne i registreringsafgiftsloven med en henvisning til personskattelovens § 20. Samtidig foreslås som led i indfasningen af skattereformen, at beløbsgrænserne i skatte- og afgiftssystemet ikke reguleres i 2010.

Formålet er at harmonisere satsreguleringerne i skatte- og afgiftslovgivningen. Forslaget er som udgangspunkt af redaktionel karakter. Dog foreslås § 7 b, om compensation ved udtagelse til syn i forbindelse med eksport af et køretøj, ændret således, at der fremover rundes op til nærmeste 100. modsat i dag, hvor der rundes op til nærmeste 10. Som følge heraf foreslås reguleringen af beløbet sat i stå indtil 2015.

3. Økonomiske konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget omfatter følgende elementer, der har økonomiske konsekvenser for det offentlige:

- Indførelse af afgift for dieseldrevne personbiler og nye varebiler uden dieselpartikelfilter.
- Indførelse af brændstofforbrugsafgift for nye varebiler.
- Ændret registreringsafgift for taxier.

Nedenfor angives de samlede provenumæssige virkninger for disse tre dele af lovforslaget.

Samlede provenuvirkninger af forslaget

	Varig virk- ning	201 0	201 1	201 2	201 3	201 4	201 5	201 6	201 7	201 8	201 9
Provenu på konti	940	530	565	600	650	700	745	790	830	870	900
Provenu efter tilbageløb (finansieringsbidrag)	940	530	565	600	650	700	745	790	830	870	900
Provenu efter tilbageløb og ad- færd	1.010	535	580	625	680	740	790	840	890	930	970

Anm.: 2009-niveau

Provenuvirkningerne er opgjort dels i de enkelte år i perioden fra 2010 til 2019, dels som den årlige varige virkning. Endvidere er provenuvirkningerne opgjort dels efter tilbageløb fra andre skatter og afgifter, dels efter såvel tilbageløb som adfærd. Den årlige varige virkning efter tilbageløb svarer til finansieringsbidraget til nedsættelse af personskatterne.

Som det fremgår, forventes en varig virkning efter tilbageløb på ca. 940 mio. kr. Efter adfærd forventes en varig virkning på 1.010 mio. kr.

Provenuvirkningerne vedrører alene staten. Det offentlige påvirkes desuden ved merudgifter for egne varebiler og biler uden partikelfilter, dels gennem køb af varer og tjenesteydelser, hvor øgede afgifter er overvæltet i priserne.

Samlet set vurderes den direkte påvirkning af borgerne at udgøre ca. 190 mio. kr. opgjort som den årlige varige effekt før tilbageløb og adfærd. I den udstrækning øgede afgifter på erhvervene overvæltet i priserne på virksomhedernes varer og tjenesteydelser, vil påvirkningen af borgerne blive forøget.

Nedenfor angives de provenumæssige virkninger for de enkelte dele af lovforslaget.

3.1 Indførelse af afgift for dieselperson- og varebiler uden dieselpartikelfilter

Forslaget omfatter et tillæg til vægt- og brændstofforbrugsafgiften for dieseldrevne personbiler uden partikelfilter på 1.000 kr. årligt. Desuden indføres et tilsvarende tillæg til brændstofforbrugsafgiften for nye varebiler. Den umiddelbare provenuvirkning i 2010 er et merprovenu på ca. 350 mio. kr. opgjort såvel som indkomstårseffekt og som finansårseffekt. Merprovenuet reduceres med tiden, idet biler uden partikelfilter gradvist udfases. Den varige virkning af forslaget udgør derfor kun ca. 35 mio. kr.

Ændringen vil gøre det mindre attraktivt at købe og anvende dieseldrevne person- og varebiler uden partikelfilter. Der vil derfor blive tale om en vis negativ adfærdsbetinget ændring i provenuet fra den forhøjede vægt- eller brændstofforbrugsafgift, idet flere vil udskifte personbiler uden filter med nyere biler med filter. For nyere personbiler vil der således blive tale om hyppigere ejerskifter end ellers, og for ældre personbiler kan der blive tale om en tidligere udfasning som følge af afgiften. Indførelsen af afgiften ventes at medføre en hurtigere udfasning af ca. 2.000 personbiler. Efter tilbageløb og adfærd ventes en varig provenuvirkning på knap 35 mio. kr.

Tidligere udfasning kan udløse øget provenu fra registreringsafgift af nye biler eller brugte importerede biler. Omvendt vil afgiften gøre det økonomisk mindre attraktivt at købe brugte dieselmotorer uden partikelfilter, hvorfor der kan forventes et fald i importen af brugte dieselmotorer fra udlandet. Dette vil isoleret set reducere provenuet fra registreringsafgiften. Samlet set forventes effekterne på registreringsafgiften at være begrænsede, og disse effekter er ikke indregnet i provenuvurderingerne.

Provenuvirkninger af indførelse af afgift for dieselperson- og varebiler uden dieselpartikelfilter

	Va- rig virk ning	201 0	201 1	201 2	201 3	201 4	201 5	201 6	201 7	201 8	201 9
Provenu på vægtafgiftskontoen	35	350	290	240	210	180	160	135	120	100	85
Provenu efter tilbageløb (finansieringsbidrag)	35	350	290	240	210	180	160	135	120	100	85
Provenu efter tilbageløb og adfærd	35	345	290	240	205	180	155	135	115	100	85

Anm.: 2009-niveau

3.2 Indførelse af brændstofforbrugsafgift for nye varebiler

Forslaget omfatter indførelse af brændstofforbrugsafgift for nye varebiler, svarende til den brændstofforbrugsafgift, der i dag gælder for personbiler. Brændstofforbrugsafgiften vil i gennemsnit være i størrelsesordenen 2.000-3.000 kr. højere årligt pr. varebil end den nuværende vægtafgift.

Den umiddelbare provenuvirkning i 2010 er et merprovenu på ca. 130 mio. kr. opgjort såvel som indkomstårseffekt og som finansårseffekt. Den varige virkning af forslaget er ca. 850 mio. kr.

Ændringen vil gøre det mindre attraktivt at anvende varebiler frem for personbiler til privat brug. Der forventes således at blive tale om en positiv adfærdsbetinget ændring i provenuet, idet nogle vælger at substituere en relativt lavt beskattet varebil med en højere beskattet personbil. Denne effekt påvirker provenuet fra registreringsafgiften på grund af et øget antal personbiler samt provenuet fra vægtafgifterne, idet niveauet for vægtafgiften er lavere end niveauet for brændstofforbrugsafgiften. Da overgangen til personbiler samtidig ventes ledsaget af en generel tendens til valg af mindre biler, forventes adfærdseffekten især at bestå i et højere provenu fra registreringsafgiften, mens effekten fra vægt- og brændstofforbrugsafgifterne vurderes at være beskeden. Efter tilbageløb og adfærd ventes en varig provenuvirkning på ca. 925 mio. kr.

Den nuværende udligningsafgift for dieseldrevne varebiler er lavere end den nye udligningsafgift, der indføres som en del af brændstofforbrugsafgiften. Der er som følge heraf tale om reduktion af en skatteudgift hidrørende fra den nuværende udligningsafgift. Reduktionen udgør ca. 375 mio. kr. opgjort som årlig varig virkning på vægtafgiftskontoen.

Provenuvirkninger af indførelse af brændstofforbrugsafgift for nye varebiler

	Va- rig virk ning	201 0	201 1	201 2	201 3	201 4	201 5	201 6	201 7	201 8	201 9
Provenu på vægtafgiftskontoen	850	130	220	310	390	470	540	600	660	715	770
Provenu efter tilbageløb (finansieringsbidrag)	850	130	220	310	390	470	540	600	660	715	770
Provenu efter tilbageløb og adfærd	925	140	240	340	425	510	585	655	720	780	835

Anm.: 2009-niveau

3.3 Ændret registreringsafgift for taxier

Forslaget omfatter en forhøjelse af satsen for registreringsafgiften for taxier fra 20 til 70 pct. og en

samtidig forhøjelse af bundgrænsen for registreringsafgiften fra 12.100 kr. til 230.000 kr. Ændringen forventes at medføre et umiddelbart merprovenu på 50 mio. kr. i hvert af årene 2010 til 2019 opgjort såvel som indkomstårseffekt som finansårseffekt. Den varige effekt af forslaget er ligeledes et merprovenu på ca. 50 mio. kr.

Forslaget vil betyde, at tilvalg af særligt kraftige og energiforbrugende motorvarianter eller af særligt dyrt ekstraudstyr på biler, der er dyrere end bundgrænsen på 230.000 kr., vil blive beskattet med 70 pct. mod de nugældende 20 pct. I vurderingen af forslaget er det forudsat, at taxierhvervet fortsat vælger relativt store og veludstyrede biler, men i mere energieffektive varianter.

Idet det antages, at afgiftsforøgelsen overvælttes på kunderne, som dermed reducerer forbruget af taxikørsel, vil der være et positivt tilbageløb, idet forbruget af momsfri taxikørsel reduceres og erstattes af køb af momspligtige varer.

Efter tilbageløb og adfærd forventes en varig provenuvirkning på ca. 50 mio. kr.

Den lavere beskatning af taxier sammenlignet med beskatningen af øvrige personbiler er en skatteudgift, og forslaget vil således reducere skatteudgifterne med ca. 50 mio. kr. opgjort som årlig varig virkning på kontoen for registreringsafgift.

Provenuvirkninger af ændret registreringsafgift for taxier

Mio. kr.	Varig virkning	2010	2011	-	2019
Provenu på konto for registreringsafgift	50	50	50	-	50
Provenu efter tilbageløb (finansieringsbidrag)	50	50	50	-	50
Provenu efter tilbageløb og adfærd	50	50	50	-	50

Anm.: 2009-niveau

4. Administrative konsekvenser for det offentlige

Samlede omkostninger ca. 1,8 mio. kr., heraf 1,3 mio. kr. til systemudvikling (primært CRM3) samt 0,5 mio. kr. til informationskampagne.

Årlig driftsudgift med en vis usikkerhed på 0,3-0,5 mio. kr.

Det forventes, at visse elementer i forslaget vil medføre flere administrative opgaver i SKAT, bl.a. til sagsbehandling og opdatering af systemer, hvorfor forslaget skønnes at medføre et øget årsværksbehov på ca. 4½ årsværk i 2010.

5. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Forhøjelsen af afgiften for biler uden dieselpartikelfilter påvirker erhvervene for så vidt angår den del af bestanden af disse biler, der ejes af erhvervsvirksomheder. Ligeledes påvirkes virksomheder, der ejer varebiler, af brændstofforbrugsafgiften for nye varebiler. Endelig påvirkes taxierhvervet af den ændrede registreringsafgift for taxier.

Samlet set vurderes den direkte påvirkning af erhvervene at udgøre ca. 750 mio. kr. opgjort som den årlige varige effekt før tilbageløb og adfærd. I den udstrækning øgede afgifter overvælttes i priserne på virksomhedernes varer og tjenesteydelser, vil påvirkningen på erhvervene blive reduceret.

6. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for erhvervslivet.

7. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

8. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget forventes at have positive energi- og miljømæssige konsekvenser.

Indførelsen af afgift for dieselpersonbiler uden partikelfilter forventes umiddelbart at medføre en hurtigere udfasning af ca. 2.000 biler. Hvis det antages, at udfasningen herved er fremrykket, vil udledningen af partikler blive reduceret, idet det forudsættes, at de udfasede biler erstattes af nye biler med lavt partikeludslip. Hertil kommer en positiv effekt som følge af, at flere fremadrettet vælger ny eller brugt importeret person- eller varebil med partikelfilter. Denne effekt begrænses dog af, at udbuddet af først nye og siden hen brugte biler uden partikelfilter reduceres som følge af indførelse af nye emissionsstandarder og generel udfasning af ældre biler. Samlet set forventes en reduktion i udledningen af partikler på 10-15 tons i alt som følge af afgiften på biler uden partikelfilter.

Indførelsen af brændstofforbrugsafgift for nye varebiler forventes at medføre en reduktion i CO₂ udledningen på knap 40.000 tons, svarende til en energibesparelse på 0,5 PJ som følge af valg af mere energiøkonomiske varebiler. Som følge af energibesparelsen forventes desuden en reduktion af udslippet med partikler på 5 tons årligt.

I den politiske aftale fra januar 2009 om en grøn transportpolitik er besluttet at indføre krav i taxilovgivningen om, at taxier ved udskiftning minimum skal tilhøre energiklasse C (minimum 16,1 km/liter brændstof for dieseldrevne biler). Dette krav forventes sammen med den ændrede registreringsafgift for taxier at medføre en reduktion i CO₂ udledningen på ca. 20.000 tons årligt, svarende til en reduktion i energiforbruget på 0,2 PJ. Desuden forventes en reduktion i udledningen af partikler på ca. 10 tons årligt.

9. Forholdet til EU-retten

Forslaget notificeres i sin helhed som udkast efter direktiv 98/34/EF (Informationsproceduredirektivet), bortset fra forslaget til ændret satsregulering i registreringsafgiftsloven samt § 3, nr. 4.

Spørgsmålet om at forenkle afgiftsopkrævningen med en dagsafgift, jf. § 3, nr. 4, afventer en tilladelse fra EU-kommissionen til at indføre særlige foranstaltninger, der fraviger bestemmelserne i momssystemdirektivet.

10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Lovforslaget har ikke været sendt i høring, idet der er tale om en uændret fremsættelse af lovforslag nr. 205 af 22. april 2009, jf. afsnit 1.1. under de almindelige bemærkninger.

11. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for det offentlige	Forslaget forventes samlet set at medføre et merprovenu på 940 mio. kr. årligt opgjort som umiddelbar varig virkning. Efter tilbageløb og adfærd ventes en varig virkning på 1.010 mio. kr. årligt.	Det offentlige påvirkes dels ved merudgifter for egne varebiler og biler uden partikelfilter, dels gennem køb af varer og tjenesteydelser, hvor øgede afgifter er overvæltet i priserne.

Administrative konsekvenser for det offentlige	Ingen	Etableringsomkostninger på ca. 1,8 mio. kr. Driftsomkostninger på ca. 0,3 mio. kr. Omkostninger til kommunikation på ca. 0,5 mio. kr. Årsværksforbrug på 4½ i 2010.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Der forventes en direkte provenueffekt på ca. 750 mio. kr. opgjort som årlig varig virkning før tilbageløb og adfærd. Effekten forventes dog reduceret gennem overvæltning af afgiftsforøgelserne på priser for varer og tjenesteydelser.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Miljømæssige konsekvenser	Forslaget forventes samlet set at medføre en reduktion på ca. 60.000 tons CO ₂ svarende til ca. 0,7 PJ. Desuden forventes en samlet reduktion i partikeludledningen på 10-15 tons som følge af afgiften for dieslbiler uden partikelfilter samt en reduktion på ca. 15 tons årligt som følge af brændstofforbrugsafgiften for varebiler samt den ændrede registreringsafgift for taxier.	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget notificeres som udkast. Dog skal § 3, nr. 4, godkendes, før den kan træde i kraft.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Lovens titel ændres, så det fremgår, at loven fremover også omfatter varebiler. Samtidig gives loven et kaldenavn.

Til nr. 2

Ændringen tilsigter fremover at beskatte nye varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500

kg efter brændstofforbrugsafgiftsloven frem for efter vægtafgiftsloven. Disse varebiler sidestilles således fremover med personbiler, der er indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet.

En varebil er i denne sammenhæng ny, hvis den er erhvervet som ny den 18. marts 2009 eller senere.

For varebiler, der er erhvervet før den 18. marts 2009, betales som hidtil afgift efter vægtafgiftsloven.

Opdelingen i biltyper svarer til den kategorisering af biltyper, Færdselsstyrelsen anvender, jf. bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr. De personbiler, der er omfattet af brændstofforbrugsafgiftsloven, svarer således til kategori M 1, og varebilerne til kategori N1.

Eksempelvis vil en såkaldt mandskabsvogn (en varebil med to sæderækker) være at anse som en varebil. Det samme gælder en såkaldt ledsagebil (varebil specielt indrettet til erhvervsmæssig anvendelse som ledsagebil til særtransporter), selv om bilen er indrettet med en fast soveplads.

Som hidtil skal der ikke betales brændstofforbrugsafgift af biler, der er registreret på grænsenummerplader.

Der henvises til bemærkningerne til § 6, stk. 2, om overgangen til denne beskatning af nye varebiler.

I øvrigt bemærkes, at § 1 i brændstoffsforbrugsafgiftsloven efter lov nr. 1338 af 19. december 2008 forventes ændret redaktionelt i forbindelse med indførelsen af den såkaldte digitale motorregistrering.

Til nr. 3-5

Ændringerne er redaktionelle og en følge af, at loven fremover også omfatter varebiler.

Til nr. 6

§ 3 a

Varebiler, hvoraf der skal betales afgift efter brændstofforbrugsafgiftsloven, vil på samme vis som varebiler, hvoraf der skal betales vægtafgift efter vægtafgiftsloven, kunne anvendes privat, blandet privat og erhvervsmæssigt eller udelukkende erhvervsmæssigt.

For skattemæssigt at ligestille den private anvendelse af varebiler, uanset om de beskattes efter brændstofforbrugsafgiftsloven eller vægtafgiftsloven, bestemmes, at hvis en varebil omfattet af brændstofforbrugsafgiftsloven anvendes privat eller blandet privat og erhvervsmæssigt, skal der betales et tillæg for den private anvendelse efter § 2 a i vægtafgiftsloven, som affattes ved denne lovs § 3, nr. 2.

Størrelsen af tillægget fremgår af § 4, stk. 1, tabelafsnit II, A, i vægtafgiftsloven. Beløbet opkræves halvårligt.

§ 3 b

Bestemmelsen tilsigter at reducere den sundhedsskadelige partikeludledning fra dieselmotorer. Det sker ved at opkræve en årlig tillægsafgift på 1.000 kr. for dieselmotorer, der udleder mere end et minimum af partikler.

Efter stk. 1 skal der betales et tillæg for dieseldrevne person- eller varebiler, omfattet af lovens § 1, stk. 1, der efter bilens typegodkendelse udleder mere end 5 mg partikler pr. kilometer.

Administrationen sker på grundlag af bilens typegodkendelse om luftforurening.

I øvrigt måles emissionen af partikler i overensstemmelse med Rådets direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emission fra motorkøretøjer, med senere ændringer.

Direktiv 70/220/EØF erstattes fra 2013 af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og

lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, samt af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juni 2008 om gennemførelse og ændringer af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer.

Efter stk. 2 kan der ved eftermontering af et effektivt partikelfilter ske en fritagelse for betaling af tillægget. Det kræves hertil, at det partikelfilter, der er eftermonteret på bilen, er godkendt efter regler, der udstedes af Færdselsstyrelsen.

Men det kræves ikke, at partikeludledningen reduceres til maksimalt 5 mg pr. kilometer. Synsvirksomhederne kan ikke præcist måle partikeludledningen fra en dieselmotor.

Synsvirksomhederne kan kun indirekte måle partikeludledningen ved en røggasmåling.

Bilens ejer skal over for told- og skatteforvaltningen fremlægge bevis for, at det eftermonterede partikelfilter opfylder disse krav. Det sker ved en anmeldelse fra en synsvirksomhed om, at det eftermonterede partikelfilter er godkendt og virker. Af hensyn til senere kontrol ved periodisk syn vil det blive registreret i Centralregisteret for Motorkøretøjer, at bilen er eftermonteret med et partikelfilter.

Efter bestemmelsen fastsætter Færdselsstyrelsen regler om godkendelse af disse partikelfiltre, og regler om synsvirksomhedernes kontrol af eftermonterede partikelfiltre.

Færdselsstyrelsen har etableret en godkendelsesordning for partikelfiltre monteret på busser og lastbiler. Denne ordning danner grundlag for tildeling af miljøzonemærker hos synsvirksomheder.

I Tyskland er der etableret en godkendelsesordning for partikelfiltre til eftermontering på person- og varebiler. Færdselsstyrelsen forventer at anvende den tyske godkendelsesordning som grundlag for en dansk ordning med godkendelse af partikelfiltre til eftermontering og for synsvirksomhedernes kontrol af den enkelte bil.

Til nr. 7

Ligesom efter § 15, stk. 3, i vægtafgiftsloven foreslås, at der ikke sker beskatning for privat benyttelse af veteranvarebiler.

Til nr. 8

Ligesom efter § 16 i vægtafgiftsloven foreslås, at der ikke sker beskatning for privat benyttelse af invalidevarebiler.

Men der skal betales partikeludledningstillæg af dieseldrevne invalidebiler uden partikelfilter, hvis bilen er en personbil, der er indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, eller bilen er en varebil, der er erhvervet som ny ved en skriftlig aftale den 18. marts 2009 eller senere.

Til nr. 9 og 10

Efter bestemmelserne finder reglerne i vægtafgiftsloven om pligt til under strafansvar at foretage anmeldelse om en varebils anvendelse tilsvarende anvendelse på varebiler omfattet af brændstofforbrugsafgiftsloven.

Anmeldelsen skal ske til Centralregisteret for Motorkøretøjer i forbindelse med bilens indregistrering. Efterfølgende ændringer i bilens anvendelse skal også anmeldes til Centralregisteret, f.eks. hvis bilen overgår fra blandet privat og erhvervsmæssig anvendelse til udelukkende privat anvendelse.

Undlades anmeldelse om ændret anvendelse af en varebil, kan der ifaldes straf i form af bøde.

Til § 2

Til nr. 1-4, 7, 10, 13-15, 17 og 18.

Bestemmelserne er af redaktionel karakter og en følge af bestemmelserne i § 2, nr. 12.

Til nr. 5, 6, 8, 9, 11 og 16.

Den gældende registreringsafgiftslov indeholder flere satsreguleringsbestemmelser. Disse svarer alt overvejende til den generelle satsreguleringsbestemmelse i personskattelovens § 20.

Som led i bestræbelserne for at forenkle reglerne er satsreguleringsbestemmelserne i registreringsafgiftsloven erstattet af en henvisning til personskattelovens § 20.

Ændringerne skal ses i sammenhæng med § 1, nr. 29, i det samtidig med dette lovforslag fremsatte forslag til lov om ændring af personskatteloven og forskellige andre love, hvorefter reguleringstallet i personskattelovens § 20 nulstilles. Samtidig foreslås som led i indfasningen af skattereformen, at beløbsgrænserne i skatte- og afgiftssystemet ikke reguleres i 2010.

Der er således som udgangspunkt alene tale om redaktionelle ændringer. Ændringen af registreringsafgiftslovens 7 b, stk. 7, som affattet ved denne lovs § 2, nr. 16, medfører dog, at det regulerede beløb nu afrundes opad til nærmeste kronebeløb deleligt med 100, hvor beløbet hidtil har været oprundet til nærmeste beløb, der er deleligt med 10. Som følge heraf er reguleringen af beløbet sat i stå indtil 2015.

Grundbeløbene i satsreguleringsbestemmelserne i registreringsafgiftsloven er justeret til 2010-niveau.

Til nr. 12

Efter den gældende § 6 i registreringsafgiftsloven beregnes registreringsafgiften af taxier, limousiner og sygetransporter på en særlig måde. Afgiften er sat til 0 pct. af den afgiftspligtige værdi op til kr. 12.100 og herefter 20 pct. Bestemmelsen indeholder tillige en særlig frikørselsordning for taxier og limousiner. Beregningsmåden tilskynder taxibranchen til at købe relativt store taxier, hvilket typisk medfører et højere brændstofforbrug og en større miljøbelastning, end hvis branchen købte lidt mindre og mere miljøvenlige biler.

Formålet med ændringen er at omlægge afgiften for taxier, så taxibranchen tilskyndes til at købe mere miljøvenlige biler.

Samtidig er lejligheden benyttet til redaktionelt at opdele bestemmelsen i tre, så beregningsreglerne for køretøjer til sygetransport fremgår af § 6, beregningsreglerne for taxier fremgår af § 6 a og beregningsreglerne for limousiner fremgår af § 6 b.

Reglerne i § 6 om beregning af registreringsafgift af køretøjer til sygetransport og reglerne i § 6 b om registreringsafgift af limousiner er en videreførelse af de gældende regler herom, men med redaktionelle ændringer. Dog bestemmes i § 6, stk. 3 og § 6 b, stk. 3, at afgiften for brugte køretøjer beregnes på samme måde som afgiften for nye, jf. bemærkningerne nedenfor til § 6 a, stk. 3.

Reglerne i § 6 a om beregning af registreringsafgift af taxier er ændret. Efter bestemmelsen udgør afgiften fremover 0 pct. af de første 230.000 kr. af køretøjets afgiftspligtige værdi, og 70 pct. af resten.

Efter den gældende § 6, stk. 3, i registreringsafgiftsloven skal en taxa, der er afgiftsberigtiget efter § 6, afgiftsberigtiges efter hovedreglen i § 4, hvis bilerne ophører med at opfylde betingelserne for afgiftsberigtigelse efter reglerne for taxier.

I § 6 a, stk. 3 indføres en regel, svarende til den gældende for almindelige biler og varebiler, hvorefter afgiften for brugte køretøjer beregnes på samme måde som afgiften for nye.

Skalaknækket i stk. 1 vil dermed blive konkret og afhænge af det værdifald, der har været på en tilsvarende dansk indregistreret bil. Samtlige tillæg og fradrag, der gælder for nye biler tages med i beregningen, men med samme værdifald som selve bilen inklusiv registreringsafgift. Der tages ved

nedskrivningen udgangspunkt i handelsprisen for en tilsvarende almindelig personbil (med afgiftsindhold på 105/180 pct.), idet der ikke er et særskilt brugtvognsmarked for taxier.

Nedskrivning af skalaknækket modvirker en afgiftsbetinget tilskyndelse for taxibranchen til at hente brugte biler i udlandet, og efterfølgende få dem indregistreret til taxikørsel i Danmark.

De fleste biler, der afgiftsberigtiges til taxikørsel som brugte, vil have været registreret i udlandet. I de tilfælde vil det være enkelt at fastslå nyprisen inklusiv registreringsafgift for et tilsvarende køretøj registreret her i landet og dermed det konkrete værditab. Andre køretøjer kan have været taget i brug uden registrering, og i de tilfælde må det anslås, hvilken nypris de ville have haft, hvis de var blevet registreret her i landet på ibrugtagningstidspunktet.

Den registreringsafgift, der er betalt efter § 6 a, modregnes i den registreringsafgift, der skal betales efter § 4, hvis køretøjet ophører med at blive brugt efter reglerne for taxikørsel. Hermed undgås dobbeltbeskatning. For fortsat at opnå denne effekt, bestemmes i § 6 b, stk. 1, at køretøjer, der er afgiftsberigtiget efter § 6 a, får fradrag for afgiften med 70 pct. af den del af køretøjets værdi, der overstiger 230.000 kr.

I øvrigt er kontrolbestemmelserne i § 6 a og 6 b afpasset efter Færdselsstyrelsen bekendtgørelse nr. 399 af 4. maj 2006 om særlige krav til taxier mv.

Til § 3

Til nr. 1

Bestemmelsen er af redaktionel karakter og en følge af, at titlen på brændstofforbrugsafgiftsloven er ændret, jf. § 1, nr. 1.

Til nr. 2

Bestemmelserne i § 2, § 2 a og § 2 c, er en videreførelse af § 2 i vægtafgiftsloven, og ændringerne er dermed af redaktionel karakter.

Hidtil har det været angivet i § 2, hvilke typer af afgifter, der skal betales efter vægtafgiftsloven. Dette præciseres nu i §§ 2-2b.

Efter § 2 skal der betales vægtafgift og udligningsafgift. Bestemmelsen er en videreførelse af § 2, stk. 1, i vægtafgiftsloven.

Efter § 2 a skal der betales et tillæg for helt eller delvis privat benyttelse af varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 4 tons, der er registreret første gang som nye efter den 2. juni 1998. Bestemmelsen er en videreførelse af § 2, stk. 2-4, i vægtafgiftsloven.

Efter § 2 b, der er ny, skal der betales et tillæg af dieslbiler, der forurener ved at udlede en ikke uvæsentlig mængde partikler. Der henvises herom til bemærkningerne til den tilsvarende bestemmelse i brændstofforbrugsafgiftsloven, jf. § 1, nr. 6 (§ 3 b i brændstofforbrugsafgiftsloven).

Efter § 2 c skal der for et køretøj, der efter sin anvendelse omfatter flere afgiftssatser, svares afgift efter den højeste sats. Bestemmelsen er en videreførelse af § 2, stk. 5, i vægtafgiftsloven.

Til nr. 3

I vægtafgiftsloven var der i § 3, stk. 3, en bestemmelse om vægtafgift af motorcykler til og med 2006. Bestemmelsen ophæves, da den nu er uden virkning.

Til nr. 4

Bestemmelsen er af redaktionel karakter.

Ved lov nr. 1337 af 19. december 2008 om ændring af ligningsloven, lov om vægtafgift af motorkø-

retøjer m.v. og registreringsafgiftsloven er der fastsat regler om privat benyttelse af varebiler, der er registreret til udelukkende privat brug (dagsbeviser). Loven er endnu ikke sat i kraft, da den afventer EU-kommissionens godkendelse.

Som følge af, at nye varebiler fremover skal beskattes efter brændstofforbrugsafgiftsloven frem for efter vægtafgiftsloven, er det nødvendigt med denne konsekvensændring, således at nye varebiler også bliver omfattet af ordningen med dagsbeviser.

Til nr. 5

Bestemmelserne er af redaktionel karakter og en følge af bestemmelsen under § 3, nr. 2 (§ 2 c i vægtafgiftsloven).

Til nr. 6

Bestemmelserne er af redaktionel karakter og en følge af bestemmelsen under § 3, nr. 2 (§ 2 b i vægtafgiftsloven).

Til nr. 7

Efter § 11, stk. 2, i vægtafgiftsloven er skatteministeren bemyndiget til at bestemme, at bl.a. varebiler, hvoraf der skal betales afgift efter vægtafgiftsloven, skal føre særlige nummerplader eller forsynes med mærkater eller lignende under hensyn til den anvendelse, bilerne er registreret til. Skatteministeren har benyttet denne hjemmel til at fastsætte regler om brug af papegøjenummerplader eller mærkater på varebiler, der må bruges helt eller delvist privat.

Med ændringen bemyndiges skatteministeren også til at bestemme, at varebiler, hvoraf der skal betales afgift efter brændstofforbrugsafgiftsloven, skal føre særlige nummerplader m.v. med henblik på administration af reglerne om privatbenyttelsestillægget. Hermed sikres, at ordningerne med papegøjenummerplader og mærkater kan videreføres også efter overførslen af varebiler fra beskatning efter vægtafgiftsloven til beskatning efter brændstofforbrugsafgiftsloven.

Til nr. 8

Med henblik på administrationen af bestemmelsen om tillæg for privat anvendelse eller blandet privat og erhvervsmæssig anvendelse af en varebil har told- og skatteforvaltningen efter § 21 i vægtafgiftsloven ret til at foretage eftersyn m.v. af varebiler hos virksomheder, hos arbejdsgivere og på offentlige steder.

Som konsekvens af skiftet i beskatningen af nye varebiler fra vægtafgiftsloven til brændstofforbrugsafgiftsloven bestemmes, at vægtafgiftslovens § 21, stk. 1-5, skal finde tilsvarende anvendelse ved administration af bestemmelsen om tillæg for privat anvendelse eller blandet privat og erhvervsmæssig anvendelse af en varebil efter brændstofforbrugsafgiftslovens § 3 a.

Til § 4

Bestemmelsen er af redaktionel karakter.

I § 3, nr. 4, i lov nr. 1338 af 19. december 2008, henvises til brændstofforbrugsafgiftslovens § 1, stk. 1, 2. pkt., der efter denne lovs § 1, nr. 2, videreføres som brændstofforbrugsafgiftslovens § 1, stk. 2.

Til § 5

Til stk. 1

Loven træder i kraft den 1. januar 2010.

Stk. 2

Samtidig med lovens ikrafttræden ophæves lov nr. 523 af 12. juni 2009 om ændring af lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler, registreringsafgiftsloven og forskellige andre love (Grøn omlægning af bilbeskatningen). Den ophævede lov erstattes af denne lov.

Til stk. 3

For at undgå uhensigtsmæssig hamstring af varebiler, der vil være billigere i afgift efter vægtafgiftsloven end efter brændstofforbrugsafgiftsloven, indføres brændstofforbrugsafgift, privatbenyttelsestillæg og partikeludledningstillæg med virkning for varebiler, der anmeldes til registrering som nye hos Centralregistret for Motorkøretøjer den 18. marts 2009

Dette gælder dog ikke, hvis det over for told- og skatteforvaltningen bevises, at varebilen er erhvervet som ny før den 18. marts 2009. I så fald beskattes varebilen efter vægtafgiftsloven.

Selvom en varebil er erhvervet som ny den 18. marts 2009 eller senere, sker beskatning efter brændstofforbrugsafgiftsloven først fra den 1. januar 2010. I 2009 beskattes varebilen efter vægtafgiftsloven.

Overgangen til beskatning efter brændstofforbrugsafgiftsloven pr. 1. januar 2010 sker således, at igangværende opkrævningsperioder afbrydes, og nye opkrævningsperioder påbegyndes den 1. januar 2010. Afgiften skal herefter betales i februar 2010 for 1. halvdel af 2010.

Til stk. 4

Efter bestemmelsen finder § 6 a, stk. 4, som affattet ved denne lovs § 2, nr. 12, kun anvendelse for køretøjer, der er anmeldt til registrering den 1. januar 2010 eller senere.

Bestemmelse sikrer, at de taxier, der er anmeldt til registrering som sådan før den 1. januar 2010, og således er afgiftsberigtiget efter de hidtil gældende regler, men som efter den 1. januar 2010 overgår til anden anvendelse uden om frikørselsordningen, afgiftsberigtiges efter de hidtil gældende regler.

Til stk. 5

Efter bestemmelsen opkræves partikeludledningstillægget for dieselmotorer fra den 1. januar 2010.

For dieseldrevne varebiler, der er erhvervet som nye den 18. marts 2008 eller senere, skal der betales partikeludledningstillæg, hvis bilen ikke er monteret med et partikelfilter. Tillægget opkræves sammen med brændstofforbrugsafgiften. Tillægget vil således blive opkrævet for den opkrævningsperiode, der begynder den 1. januar 2010, jf. bemærkningerne ovenfor til § 5, stk. 2.

Det er imidlertid ikke hensigtsmæssigt at udsende nye opkrævninger pr. 1. januar 2010 for de omkring 400.000 dieseldrevne personbiler uden partikelfilter på én gang. Derfor efteropkræves disse afgifter løbende i 1. halvdel af 2010 i takt med, at nye opkrævningsperioder påbegyndes.

Eksempelvis vil ejeren af en dieseldreven personbil uden partikelfilter, der har opkrævningsperiode fra den 5. december 2009 til den 4. juni 2010, i juli 2010 få en opkrævning dels for opkrævningsperioden 5. juni til 4. december 2010 og dels en efteropkrævning af partikeludledningsafgift for perioden 1. januar til og med 4. juni 2010.

Hvis personbilen i eksemplet ejerskiftes den 10. marts 2010, påbegyndes en ny opkrævningsperiode fra denne dato. Den nye ejer vil i april 2010 få en opkrævning for perioden 10. marts til 9. september 2010, mens den tidligere ejer får godtgjort den betalte afgift for perioden 10. marts til og med 4. juni 2010, og en efteropkrævning af partikeludledningsafgift og forhøjet vægtafgift for perioden 1. januar til 10. marts 2010.

Der findes ikke i dag et fuldstændigt register over bestanden af dieselmotorer med partikelfiltre. Derfor må told- og skatteforvaltningen oprette et register over disse person- og varebiler

Registeret dannes ved at indhente oplysninger fra Færdselsstyrelsen om dieseldrevne personbiler med

partikelfilter fra efter 2002, og ved at der fremover i forbindelse med indregistrering af dieseldrevne person- og varebiler skal oplyses om, hvorvidt bilen er monteret med et partikelfilter.

Told- og skatteforvaltningen vil således ved opkrævning af partikeludledningstillægget i 1. halvdel af 2010 som udgangspunkt ikke have kendskab til, hvilke personbiler fra før 2003, der har et partikelfilter. Det vurderes, at der kun er få af disse personbiler. Told- og skatteforvaltningen vil derfor i 1. halvdel af 2010 udsende opkrævning af partikeludledningstillæg til ejerne af alle dieseldrevne personbiler fra før 2003. Herved risikeres dog, at opkrævning sendes til en bilejer, selv om bilen har et partikelfilter.

Hvis en ejer af en bil mener, at der ikke skal betales partikeludledningstillæg for bilen, fordi bilen har et partikelfilter, må ejeren fremlægge bevis herfor. Beviset kan enten være i form af en typegodkendelse for køretøjet, der viser, at køretøjet fra fabrikken er monteret med et partikelfilter, eller en anmeldelse fra en dansk synsvirksomhed om, at bilen er monteret med et godkendt partikelfilter, der reducerer motorens udledning af partikler til et niveau, der svarer til et fabriksmonteret filter. Den prøvelse, der skal ligge til grund for synsvirksomhedens anmeldelse, svarer til den prøvelse, synsvirksomheden skal foretage ved godkendelse af et eftermonteret partikelfilter efter brændstofforbrugsafgiftslovens § 3 b, stk. 2, og vægtafgiftslovens § 2 b, stk. 2.

I forbindelse med udsendelsen af opkrævningerne af partikeludledningstillæg i første halvdel af 2010 vil told- og skatteforvaltningen informere om tillægget, herunder om hvorledes ejeren af bilen skal forholde sig, hvis ejeren mener, at tillægget opkræves med urette.

Til stk. 6

Ved § 2, nr. 1, i lov nr. 1337 af 19. december 2008 er der indført en ordning, hvorefter varebiler, der er registreret alene til erhvervsmæssig brug, kan anvendes privat mod betaling af en daglig ydelse (dagsbeviser). Skatteministeren bestemmer tidspunktet for bestemmelsens ikrafttræden, fordi bestemmelsen ikke kan træde i kraft, før EU-kommissionen har givet tilladelse hertil. Det skyldes at der er tale om at indføre særlige foranstaltninger, der fraviger bestemmelserne i momsdirektivet.

Af samme grund bemyndiges skatteministeren til at bestemme tidspunktet for ikrafttræden af § 3, nr. 4, der erstatter § 2, nr. 1, i lov nr. 1337 af 19. december 2008.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler, jf. lovbekendtgørelse nr. 217 af 12. marts 2007, som ændret bl.a. ved § 3 i lov nr. 265 af 23. april 2008, § 3 i lov nr. 1338 af 19. december 2008 og § 1 i lov nr. 523 af 12. juni 2009, foretages følgende ændringer:

Lov om afgift efter brændstofforbrug m.v. for visse person- og varebiler
(Brændstofforbrugsafgiftsloven)

1. Lovens titel affattes således:

»**Lov om afgift efter brændstofforbrug m.v. for visse person- og varebiler**
(Brændstofforbrugsafgiftsloven)«

§ 1. Efter reglerne i denne lov svares der afgift til statskassen af biler, som er indrettet til befording af højst 9 personer føreren medregnet, og som skal registreres i Centralregisteret for Motorkøretøjer efter færdselsloven. Der svares dog ikke afgift af køretøjer, der registreres på grænse-nummerplader.

Stk. 2. - - -

2. § 1, stk. 1, ophæves, og i stedet indsættes:

»§ 1. Der svares afgift, herunder tillæg til statskassen efter denne lov, af følgende biler, hvis bilen skal registreres i Centralregisteret for Motorkøretøjer efter færdselsloven:

1) Personbiler, der er indrettet til befording af højst 9 personer, føreren medregnet.

2) Varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg., jf. § 5, stk. 2.

Stk. 2. Der svares ikke afgift af biler, der registreres på grænsenummerplader.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

§ 2. Personbilens brændstofforbrug efter Rådets direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers brændstofforbrug med senere ændringer omregnes til km pr. liter og afrundes med én decimal.

§ 3. Af alle afgiftspligtige biler betales afgift af bilens brændstofforbrug, jf. §§ 2 og 4, udtrykt som kilometer pr. liter, som anmeldt til Færdselsstyrelsen, eller som fremlagt ved syn hos en synsvirksomhed med henblik på første registrering i Danmark. Afgiften svares med de nedenfor under A eller B anførte beløb:

A. Benzindrevne personbiler mv.

3. I § 2 ændres »Personbilens« til: »Bilens«.

	Afgift pr. halvår, kr. pr personbil
Kilometer pr. liter mindst 20,0	260

<i>B. Dieseldrevne personbiler mv.</i>	
Forbrug	Afgift pr. halvår, kr. pr personbil

Udligning

4. I § 3, stk. 1, A, ændres »personbiler mv.« til: »biler m.v.«, og »personbil« til: »bil«.

5. I § 3, stk. 1, B, ændres »personbiler mv.« til: »biler m.v.«, og »personbil« til: »bil«.

6. Efter § 3 indsættes:

»§ 3 a. For varebiler som nævnt i § 1, stk. 1, nr. 2, betales et tillæg for privat anvendelse og for blandet privat og erhvervsmæssig anvendelse efter § 2 a i vægtafgiftsloven.

§ 3 b. For dieseldrevne person- og varebiler som nævnt i § 1, stk. 1, betales et tillæg på 1.000 kr. om året, hvis partikeludslippet enten ikke er målt eller er målt til mere end 5 mg pr. kilometer ved typegodkendelse i henhold til Rådets direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emission fra motorkøretøjer eller i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer.

Stk. 2. Der betales ikke tillæg efter stk. 1 for en bil, hvis bilen efterfølgende er monteret med et godkendt partikelfilter. Kontrollen af, at det eftermonterede partikelfilter er godkendt og virker, foretages af en synsvirksomhed. Færdselsstyrelsen fastsætter regler om godkendelse af disse partikelfiltre til eftermontering og om den kontrol, synsvirksomheden skal foretage. Pligten til at betale tillægget bortfalder fra det tidspunkt, hvor told- og skatteforvaltningen modtager en anmeldelse fra synsvirksomheden om, at det eftermonterede partikelfilter er godkendt og virker.«

§ 6. - - -

Stk. 3. Når der er forløbet 35 år fra en bils 1. registrering, skal der fra den følgende afgiftsperiode kun betales afgift med ¼ af sædvanlig afgift. Det er en betingelse, at bilen fremtræder som ved 1. registrering.

Stk. 4. - - -

§ 7. - - -

§ 9. Når en bil søges registreret, skal anmelderen angive, om bilen er indrettet til at benytte benzin, diesel eller el som drivkraft eller anden drivkraft.

Stk. 2-3. - - -

§ 15. - - -

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

1) undlader i overensstemmelse med § 9, stk. 2, at give told- og skatteforvaltningen oplysning om ændringer ved en bil, som er af betydning for afgiftens beregning

2)-4) - - -

Stk. 3-4. - - -

7. I § 6, *stk. 3*, ændres »afgift med ¼ af sædvanlig afgift« til: »afgift eller tillæg med ¼ af sædvanlig afgift eller tillæg«.

8. I § 7 indsættes som *stk. 3*:

»*Stk. 3.* Stk. 1 og 2 finder tilsvarende anvendelse på tillæg for privat anvendelse efter § 3 a, men ikke på tillæg for partikeludledning efter § 3 b.«

9. I § 9, *stk. 1*, indsættes som 2. *pkt.*:

»For varebiler som nævnt i § 1, stk. 1, nr. 2, finder § 9, stk. 1, 2.-4. *pkt.*, i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. tilsvarende anvendelse.«

10. § 15, *stk. 2, nr. 1*, affattes således:

»1) undlader i overensstemmelse med § 9, stk. 1, 2. *pkt.*, eller stk. 2, at give told- og skatteforvaltningen oplysning om ændringer ved en bil eller ændret anvendelse af en bil, som er af betydning for afgiftens beregning,«.

§ 2

I lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (registreringsafgiftsloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 631 af 25. juni 2008, som ændret bl.a. ved § 4 i lov nr. 1338 af 19. december 2008, lov nr. 1342 af 19. december 2008, § 25 i lov nr. 1344 af 19. december 2008 og § 2 i lov nr. 523 af 12. juni 2009, foretages følgende ændringer:

1. I § 2, *stk. 1, nr. 14, 1. pkt.*, ændres »§ 6, stk. 1, nr. 1« til: »§ 6 a, stk. 1«.

2. I § 2, *stk. 1, nr. 14, 2. pkt.*, ændres »§ 6, stk. 1« til: »§ 6 a«.

§ 2. Fritaget for afgift er:

1)-13) - - -

14) køretøjer som omhandlet i § 6, stk. 1, nr. 1, som er godkendt til befordring af mindst én person siddende i kørestol. Disse køretøjer kan ikke senere afgiftsberigtiges efter § 6, stk. 1,

15)-20) - - -

Stk. 2. - - -

Stk. 3. Et køretøj, som er fritaget for afgift efter stk. 1-2, afgiftsberigtiges efter §§ 4-6, når betingelserne for afgiftsfritagelsen ikke længere er opfyldt.

Stk. 4. - - -

§ 3 b. - - -

Stk. 10. Overgår et motorkøretøj til varig anvendelse her i landet ved salg eller anden overdragelse, forfalder resten af afgiften, medmindre afgiften af køretøjet i stedet berigtiges efter reglerne i §§ 4, 5, 5 a eller 6.

Stk. 11-12. - - -

§ 4. Afgiften beregnes for nye køretøjer og køretøjer, der har mistet deres identitet, af køretøjets afgiftspligtige værdi med følgende satser:

- 1) Motorcykler: 105 pct. af 7.201-20.300 kr. og 180 pct. af resten.
- 2) Andre køretøjer, jf. dog §§ 5, 5 a og 6: 105 pct. af 64.500 kr. og 180 pct. af resten.

Stk. 2-3. - - -

Stk. 4. Brændstofforbrug efter stk. 2 og 3 opgøres efter § 2 i lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler.

Stk. 5-8. - - -

Stk. 9. Beløbsgrænserne i stk. 1 reguleres årligt med 2,0 pct. tillagt den af finansministeren bekendtgjorte tilpasningsprocent for det pågældende finansår efter lov om en satsreguleringsprocent. De således regulerede beløb afrundes opad til nærmeste kronebeløb, der er deleligt med 100. Regulering efter 1. pkt. foretages første gang med virkning for 2003.

Stk. 10-12. - - -

§ 5. For nye biler og for biler, der har mistet deres identitet, udgør afgiften 0 kr. af de første 13.800 kr. af den afgiftspligtige værdi og 50 pct. af resten, hvis

- 1) bilen har en tilladt totalvægt ikke over 4 t og
- 2) bilen utvivlsomt er konstrueret og indrettet til godstransport.

Stk. 2-5. - - -

Stk. 6. Brændstofforbrug efter stk. 4 og 5 opgøres efter § 2 i lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler.

3. I § 2, *stk. 3*, ændres »§§ 4-6« til: »§§ 4-6 b«.

4. I § 3 b, *stk. 10*, ændres »§§ 4, 5, 5 a eller 6« til: »§§ 4, 5, 5 a, 6, 6 a eller 6 b«.

5. I § 4, *stk. 1, nr. 1*, ændres »7.201 - 20.300 kr.« til: »8.900 - 24.900 kr. (2010-niveau)«.

6. § 4, *stk. 1, nr. 2*, affattes således:

»2) Andre køretøjer, jf. dog §§ 5-6 a: 105 pct. af 79.000 kr. (2010-niveau) og 180 pct. af resten.«

7. I § 4, *stk. 4*, ændres »lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler« til: »brændstofforbrugsafgiftsloven«.

8. § 4, *stk. 9*, affattes således:

»Stk. 9. Beløbsgrænserne i stk. 1 reguleres efter personskattelovens § 20.«

9. I § 5, *stk. 1*, ændres »13.800 kr.« til: »16.900 kr. (2010-niveau)«.

10. I § 5, *stk. 6*, ændres »lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler« til: »brændstofforbrugsafgiftsloven«.

Stk. 7-12. - - -

Stk. 13. Beløbene i stk. 1 reguleres årligt med 2,0 pct. tillagt den af finansministeren bekendtgjorte tilpasningsprocent for det pågældende finansår efter lov om en satsreguleringsprocent. Procenten beregnes med én decimal. De således regulerede beløb afrundes opad til nærmeste kronebeløb, der er deleligt med 100. Regulering efter 1. pkt. foretages første gang med virkning for 2003.

§ 6. For følgende køretøjer udgør afgiften 0 kr. af de første 12.100 kr. af den afgiftspligtige værdi og 20 pct. af resten.

1) køretøjer, som i henhold til en af kommunalbestyrelsen meddelt bevilling må anvendes til hyrekørsel, og som benyttes til erhvervsmæssig personbefordring og herudover alene til lejlighedsvis kørsel med hastende småforsendelser uden ledsager, men efter taksten for passagertransport, samt til kørsel af hastende karakter for de sociale myndigheder.

2) biler, som udelukkende benyttes til erhvervsmæssig befordring af patienter og donorer (sygetransportkøretøjer), jf. dog § 2, stk. 1, nr. 6, litra c.

Stk. 2. Den afgiftspligtige værdi efter stk. 1 forhøjes med 7.450 kr. for nye køretøjer, der ikke er forsynet med sikkerhedspude, og med 3.725 kr. for nye køretøjer, der er forsynet med kun én sikkerhedspude.

Stk. 3. Et køretøj, som er berigtiget med afgift efter stk. 1, afgiftsberigtiges efter § 4, når betingelserne for den foretagne afgiftsberigtigelse ikke længere er opfyldt. Afgiften nedsættes dog med 20 pct. af den del af køretøjets afgiftspligtige værdi, der overstiger 12.100 kr.

Stk. 4. Den i stk. 3 omhandlede afgift bortfalder dog, for så vidt angår hyrevogne, som omregistreres efter at have kørt som hyrevogn i mindst 3 år og mindst 210.000 km, heraf mindst 97.000 besatte kilometer, eller mindst 2 år og mindst 250.000 km, heraf mindst 115.000 besatte kilometer. For hyrevogne, som har bevilling til limousinekørsel efter § 2, stk. 3, i lov om taxikørsel, bortfalder den i stk. 3 omhandlede afgift, når omregistreringen sker, efter at hyrevognen har

11. § 5, stk. 13, affattes således:

»*Stk. 13.* Beløbet i stk. 1 reguleres efter personskattelovens § 20.«

12. § 6 ophæves, og i stedet indsættes:

»**§ 6.** For køretøjer, som udelukkende benyttes til erhvervsmæssig befordring af patienter og donorer, udgør afgiften 0 pct. af de første 12.100 kr. af den afgiftspligtige værdi og 20 pct. af resten, jf. dog § 2, stk. 1, nr. 6, litra c.

Stk. 2. Køretøjets afgiftspligtige værdi forhøjes med 7.450 kr. for nye køretøjer, der ikke er forsynet med sikkerhedspude, og med 3.725 kr. for nye køretøjer, der kun er forsynet med én sikkerhedspude.

Stk. 3. For brugte køretøjer beregnes afgiften på samme måde som for nye. Beløbene i stk. 1 og 2, § 3, stk. 2, og § 8, stk. 7, nedsættes med samme procentdele, som køretøjets værdi inklusive afgift er ændret, sammenholdt med tilsvarende køretøjer, der er afgiftsberigtiget som nye. Et brugt køretøjs alder bestemmes efter § 4, stk. 8.

Stk. 4. Et køretøj, som er afgiftsberigtiget efter stk. 1, afgiftsberigtiges efter § 4, hvis betingelsen for den foretagne afgiftsberigtigelse ikke længere opfyldes. Afgiften nedsættes dog med 20 pct. af den del af køretøjets værdi, der overstiger 12.100 kr.

§ 6 a. For køretøjer, som har tilladelse til taxikørsel efter § 1, stk. 1, i lov om taxikørsel, udgør afgiften 0 pct. af de første 230.000 kr. af den afgiftspligtige værdi og 70 pct. af resten, hvis køretøjet alene benyttes til erhvervsmæssig personbefordring og herudover alene

1) til lejlighedsvis kørsel med hastende småforsendelser uden ledsager, men efter taksten for passagertransport, eller

kørt mindst 3 år og mindst 125.000 km, heraf mindst 112.000 besatte kilometer eller mindst 2 år og mindst 150.000 km, heraf mindst 135.000 besatte kilometer. Taxameterattest og kørebøger skal fremvises som dokumentation for, at de i 1. pkt. nævnte betingelser er opfyldt. Skatteministeren kan fastsætte særlige kontrolregler som betingelse for afgiftsfritagelsen.

2) til kørsel af hastende karakter for de sociale myndigheder.

Stk. 2. Køretøjets afgiftspligtige værdi forhøjes med 7.450 kr. for nye køretøjer, der ikke er forsynet med sikkerhedspude, og med 3.725 kr. for nye køretøjer, der kun er forsynet med én sikkerhedspude.

Stk. 3. For brugte køretøjer beregnes afgiften på samme måde som for nye. Beløbene i stk. 1 og 2, § 3, stk. 2, og § 8, stk. 7, nedsættes med samme procentdele, som køretøjets værdi inklusive afgift er ændret, sammenholdt med tilsvarende køretøjer, der er afgiftsberigtiget som nye. Et brugt køretøjs alder bestemmes efter § 4, stk. 8.

Stk. 4. Et køretøj, som er afgiftsberigtiget efter stk. 1, afgiftsberigtiges efter § 4, hvis betingelsen for den foretagne afgiftsberigtigelse ikke længere opfyldes. Afgiften nedsættes dog med 70 pct. af den del af køretøjets afgiftspligtige værdi, der overstiger 230.000 kr. Afgiften bortfalder, hvis omregistrering sker, efter at køretøjet her i landet har kørt

- 1) mindst 3 år og mindst 210.000 km, heraf mindst 97.000 besatte kilometer, eller
- 2) mindst 2 år og mindst 250.000 km, heraf mindst 115.000 besatte kilometer.

Stk. 5. Taximeterattest og trafikbog skal føres som dokumentation for, at de stk. 4 og 5 nævnte betingelser er opfyldt. Skatteministeren kan fastsætte særlige kontrolregler som betingelse for afgiftsfritagelsen.

§ 6 b. For køretøjer, som har tilladelse til limousinekørsel efter § 2, stk. 3, i lov om taxikørsel, udgør afgiften 0 pct. af de første 12.100 kr. af den afgiftspligtige værdi og 20 pct. af resten, hvis køretøjet alene benyttes til erhvervsmæssig befordring af personer i overensstemmelse med tilladelsen til limosinekørsel.

Stk. 2. Køretøjets afgiftspligtige værdi forhøjes med 7.450 kr. for nye køretøjer, der ikke er forsynet med sikkerhedspude, og med 3.725 kr. for nye køretøjer, der kun er forsynet med én sikkerhedspude.

Stk. 3. For brugte køretøjer beregnes afgiften på samme måde som for nye. Beløbene i stk. 1 og 2, § 3, stk. 2, og § 8, stk. 7, nedsættes med samme procentdele, som køretøjets værdi inklusive afgift

§ 7. Der svares afgift af tidligere afgiftsberigtigede motorkøretøjer, medmindre disse er omfattet af § 10, stk. 4, der er genopbygget efter at have været ødelagt ved færdselsuheld, eksplosion, ildebrand m.m., såfremt disse er omfattet af en skadesforsikring, og såfremt udgiften indbefattet merværdiafgift til fuldstændig udbedring af de ved færdselsuheld mv. skete skader overstiger 75 pct. af handelsværdien før uheldet for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 4, 80 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 5, stk. 1, 90 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 5, stk. 2, 85 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 5 a og 90 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 6. Der beregnes dog ikke afgift i tilfælde, hvor udgiften til skadens udbedring er under 15.000 kr. indbefattet merværdiafgift. Afgiften beregnes som for nye køretøjer, dog uden tillæg eller fradrag for eventuelt manglende sikkerhedspuder.

Stk. 2-7. - - -

§ 7 b. Afgiften af et brugt motorkøretøj, der er afgiftsberigtiget efter §§ 4, 5, 5 a, 6, 29 eller 29 a, godtgøres, såfremt køretøjet afmeldes fra motorregisteret og udføres fra landet.

er ændret, sammenholdt med tilsvarende køretøjer, der er afgiftsberigtiget som nye. Et brugt køretøjs alder bestemmes efter § 4, stk. 8.

Stk. 4. Et køretøj, som er afgiftsberigtiget efter stk. 1, afgiftsberigtiges efter § 4, hvis betingelsen for den foretagne afgiftsberigtigelse ikke længere opfyldes. Afgiften nedsættes dog med 20 pct. af den del af køretøjets afgiftspligtige værdi, der overstiger 12.100 kr. Afgiften bortfalder, hvis omregistreringen sker efter at køretøjet her i landet har kørt

- 1) mindst 3 år og mindst 125.000 km, heraf mindst 112.000 besatte kilometer, eller
- 2) mindst 2 år og mindst 150.000 km, heraf mindst 135.000 besatte kilometer.

Stk. 5. Taximeterattest og trafikbog skal føres som dokumentation for, at de stk. 4 og 5 nævnte betingelser er opfyldt. Skatteministeren kan fastsætte særlige kontrolregler som betingelse for afgiftsfritagelsen.«

13. I § 7, *stk. 1, 1. pkt.*, ændres »§ 6« til: »§§ 6, 6 a eller 6 b«.

14. I § 7 b, *stk. 1*, ændres »§§ 4, 5, 5 a, 6« til: »§§ 4, 5, 5 a, 6, 6 a, 6 b«.

Stk. 2. Godtgørelsesbeløbet fastsættes i medfør af § 10 således:

- 1) For motorcykler afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, nr. 1, eller § 4, stk. 7, som afgiften efter § 4, stk. 7.
- 2) For personbiler afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, nr. 2, eller § 4, stk. 7, som afgiften efter § 4, stk. 7.
- 3) For varebiler afgiftsberigtiget efter § 5, stk. 1, 2 eller 8, § 29 eller § 29 a, som afgiften efter § 5, stk. 8.
- 4) For autocampere og busser afgiftsberigtiget efter § 5 a, stk. 1 og 2, som afgiften efter § 5 a, stk. 1 og 2.
- 5) For hyrevogne og sygetransportkøretøjer afgiftsberigtiget efter § 6, stk. 1, som afgiften efter § 6, stk. 1.

Stk. 3-6. - - -

Stk. 7. Skal der indhentes en synsrapport efter § 7 c, stk. 1, hæves godtgørelsesbeløbet med 300 kr. Beløbet reguleres årligt med 2 pct. tillagt eller fratrukket den af finansministeren bekendtgjorte tilpasningsprocent for det pågældende finansår efter lov om en satsreguleringsprocent. Procenten beregnes med én decimal. Det således regulerede beløb afrundes opad til nærmeste kronebeløb, der er deleligt med 10. Reguleringen sker første gang med virkning for 2010.

§ 23. - - -

Stk. 2. Skatteministeren kan bestemme, at de af § 2, stk. 1, nr. 8 og 15, samt af § 6, stk. 1, omfattede køretøjer skal være mærket på en nærmere angivet måde, således at de tydeligt fremtræder som køretøjer, der er fritaget for afgift eller berigtiget med nedsat afgift.

§ 27. Med bøde straffes den, der forsætligt eller groft uagtsomt

15. § 7 b, stk. 2, nr. 5, ophæves, og i stedet indsættes:

»5) For sygetransportkøretøjer afgiftsberigtiget efter § 6, som afgiften efter § 6.

6) For taxier afgiftsberigtiget efter § 6 a, som afgiften efter § 6 a.

7) For køretøjer afgiftsberigtiget efter § 6 b, som afgiften efter § 6 b.«

16. § 7 b, stk. 7, affattes således:

»*Stk. 7.* Skal der indhentes synsrapport efter § 7 c, stk. 1, hæves godtgørelsesbeløbet med 300 kr. (2010-niveau). Beløbet reguleres fra 2015 efter personskattelovens § 20.«

17. I § 23, stk. 2, ændres »§ 6, stk. 1« til: »§ 6, stk. 1, § 6 a, stk. 1, eller § 6 b, stk. 1«.

1) afgiver urigtige eller vildledende oplysninger eller fortier oplysninger til brug for afgiftskontrollen,

2) overtræder § 9, stk. 1 og 2, § 16, § 17, stk. 3, § 19, § 20, § 21, stk. 1 og 2, § 23, stk. 1, § 24, § 25, stk. 1, 3 og 5,

3) anvender et afgiftspligtigt køretøj, som ikke er afgiftsberigtiget, eller for hvilket der ikke er meddelt tilladelse efter bestemmelserne i § 3 a, stk. 1, 3, 4 og 10, § 3 b, stk. 1, og § 3 c, stk. 1,

4) anvender et afgiftspligtigt køretøj, der er fritaget for afgift, eller hvoraf der er betalt afgift efter bestemmelserne i § 5, § 5 a, stk. 1 og 2, eller § 6, stk. 1, i strid med de betingelser, der gælder for fritagelsen eller afgiftsberigtigelsen efter den pågældende bestemmelse,

5) undlader at efterkomme et påbud, der er meddelt i medfør af § 18, stk. 1, om angivelse for kortere perioder end en måned,

6) anvender et køretøj, der er afmeldt af motorregisteret efter reglerne om tilbagebetaling af afgift for ældre køretøjer i tidligere lovgivning,

7) her i landet anvender et afgiftspligtigt køretøj, der er afmeldt af motorregisteret, og for hvilket der er godtgjort afgift efter reglerne om godtgørelse af afgift i forbindelse med udførsel, jf. § 7 b og c.

Stk. 2-4. - - -

18. I § 27, *stk. 1, nr. 4*, ændres »eller § 6, stk. 1« til: »§ 6, stk. 1, § 6 a, stk. 1, eller § 6 b, stk. 1«.

§ 3

I lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 931 af 18. september 2008, som ændret bl.a. ved § 2 i lov nr. 1337 af 19. december 2008 og § 3 i lov nr. 523 af 12. juni 2009, foretages følgende ændringer:

§ 1. - - -

Stk. 2. Afgiftspligten efter stk. 1 omfatter ikke køretøjer, der er afgiftspligtige efter lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler, samt indtil den 31. december 2012 køretøjer, der alene anvender el eller brint som drivmiddel

1. I § 1, *stk. 2*, ændres »lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler« til: »brændstofforbrugsafgiftsloven«.

2. § 2 ophæves, og i stedet indsættes:

§ 2. Af samtlige afgiftspligtige køretøjer svares vægtafgift, og af afgiftspligtige køretøjer omfattes af § 3, stk. 1, A - D, og § 4, stk. 1, I og II, som er indrettet til at benytte anden drivkraft end benzin, eller som fremføres af et sådant køretøj, svares tillige en udligningsafgift, jf. dog § 15. Af motorkøretøjer omfattes af § 4, stk. 1, II, A, hvis første indregistrering som nye ligger efter den 2. juni 1998, betales endvidere tillæg for privat anvendelse samt for blandet privat og erhvervsmæssig anvendelse.

Stk. 2. Et køretøj anses for at blive anvendt privat, når den registrerede ejer (bruger) ikke anvender køretøjet i forbindelse med udøvelse af virksomhed eller er forpligtet til at anvende det ved udførelse af arbejdsopgaver som led i et ansættelsesforhold.

Stk. 3. Et køretøj anses for at blive anvendt blandet privat og erhvervsmæssigt, når den registrerede ejer (bruger) er

1) en fysisk eller juridisk person, som udøver virksomhed i offentligt eller privat regi, og køretøjet anvendes såvel som led i den omhandlede virksomhed som til formål, der er virksomheden uvedkommende, eller

2) en fysisk person, der som led i et ansættelsesforhold skal anvende køretøjet ved udførelse af arbejdsopgaver for ansættelsesstedet eller anvender køretøjet i forbindelse med selvstændigt bierhverv, som efter momslovgivningen anses for at være afgiftspligtig virksomhed eller efter skattelovgivningen anses for erhvervsmæssigt, og det under hensyn til formålet er nødvendigt, at kørselen udføres med en varebil.

Stk. 4. Hvis køretøjets registrerede bruger er forskellig fra ejeren, fastlægges køretøjets afgiftsmæssige status på grundlag af brugerens anvendelse.

»**§ 2.** For samtlige afgiftspligtige køretøjer svares vægtafgift.

Stk. 2. For afgiftspligtige køretøjer omfattes af § 3, stk. 1, A-D, og § 4, stk. 1, I og II, som er indrettet til at benytte anden drivkraft end benzin, eller som fremføres af et sådant køretøj, svares tillige en udligningsafgift, jf. dog § 15.

§ 2 a. For motorkøretøjer omfattes af § 4, stk. 1, II, A, hvis første indregistrering som nye sker efter den 2. juni 1998, betales tillæg for privat anvendelse og for blandet privat og erhvervsmæssig anvendelse.

Stk. 2. Et køretøj anses for at blive anvendt privat, når den registrerede ejer eller bruger ikke anvender køretøjet i forbindelse med udøvelse af virksomhed eller er forpligtet til at anvende det ved udførelse af arbejdsopgaver som led i et ansættelsesforhold.

Stk. 3. Et køretøj anses for at blive anvendt blandet privat og erhvervsmæssigt, når den registrerede ejer eller bruger er

1) en fysisk eller juridisk person, som udøver virksomhed i offentligt eller privat regi, og køretøjet anvendes såvel som led i den omhandlede virksomhed som til formål, der er virksomheden uvedkommende, eller

2) en fysisk person, der som led i et ansættelsesforhold skal anvende køretøjet ved udførelse af arbejdsopgaver for ansættelsesstedet eller anvender køretøjet i forbindelse med selvstændigt bierhverv, som efter momslovgivningen anses for at være afgiftspligtig virksomhed eller efter skattelovgivningen anses for erhvervsmæssigt, og det under hensyn til formålet er nødvendigt, at kørselen udføres med en varebil.

Stk. 4. Hvis køretøjets registrerede bruger er forskellig fra ejeren, fastlægges køretøjets afgiftsmæssige status på grundlag af brugerens anvendelse.

Stk. 5. Af køretøjer, som efter deres anvendelse omfattes af flere afgiftssatser, svares afgift efter den højeste sats.

§ 2 b. For dieseldrevne personbiler, der er indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, betales et tillæg på 1.000 kr. om året, hvis partikeludslippet enten ikke er målt eller er målt til mere end 5 mg pr. kilometer ved typegodkendelse i henhold til Rådets direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emission fra motorkøretøjer eller i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer.

Stk. 2. Der betales ikke tillæg efter stk. 1 for en bil, hvis bilen efterfølgende er monteret med et godkendt partikelfilter. Kontrollen af, at det eftermonterede partikelfilter er godkendt og virker, foretages af en synsvirksomhed. Færdselsstyrelsen fastsætter regler om godkendelse af disse partikelfiltre til eftermontering og om den kontrol, synsvirksomheden skal foretage. Pligten til at betale tillægget bortfalder fra det tidspunkt, hvor told- og skatteforvaltningen modtager en anmeldelse fra synsvirksomheden om, at det eftermonterede partikelfilter er godkendt og virker.

§ 2 c. For køretøjer, som efter deres anvendelse omfattes af flere afgiftssatser, svares afgift efter den højeste sats.«

§ 3 - - -

Stk. 3. Motorcykler med en motorvolumen over 150 cm³, der opfylder miljønormerne for 2006, er fritaget for vægtafgift til og med 2006. For motorcykler med en motorvolumen på 150 cm³ eller mindre, der opfylder miljønormerne for 2006, betales vægtafgift med halvdelen af satserne i stk. 1 til og med 2006. De i 1. og 2. pkt. nævnte miljønormer er de ændrede tekniske krav og emissionsnormer for 2006, der er vedtaget ved ændring af direktiv 97/24/EF.

3. § 3, stk. 3, ophæves.

§ 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 Trafikministeriet, ydes fradrag i vægtafgiften med følgende beløb årligt:

Tilladt totalvægt	År 1998-2000 Fradrag, kr.	År 2001 Fradrag, kr.	År 2002-05 Fradrag, kr.
De bekendtgjorte år 2000-miljønormer:			
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.-II.- - -

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

»*Stk. 3.* For biler med en tilladt totalvægt på indtil 4 t omfattet af stk. 1, II, A, eller § 1, stk. 2, i brændstofforbrugsafgiftsloven, 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 20 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 brændstofforbrugsafgiftsloven eller fritaget for registreringsafgift efter § 2 i registreringsafgiftsloven.

Stk. 4-9 bliver herefter til stk. 6-11.

§ 4 a. Af lastbiler og vogntog mv., der er afgiftspligtige efter lov om afgift af vejbenyttelse, betales afgift på grundlag af den samlede registrerede tilladte totalvægt for lastbilen eller vogntoget efter nedenstående satser. For lastbiler, der er registreret som trækraft for flere sættevogne, anvendes satsen for det vogntog, der med den pågældende lastbil har den højeste sats. For lastbiler, der er registreret som trækraft for en eller flere påhængsvogne, anvendes den højeste af satsene for det eller de registrerede vogntog, dog mindst satsen for samme lastbil uden påhængsvogn, jf. § 2, stk. 5. For lastbiler, der er registreret som trækraft for en eller flere blokvogne, anvendes satsen for det vogntog, der med den pågældende lastbil har den højeste sats. For lastbiler, der registreres som trækraft udelukkende for sættevogne med flere end 2 aksler, anvendes den højeste sats for lastbilen i kombination med påhængs- eller sættevogn med 3 eller flere aksler. For lastbiler, der registreres som trækraft udelukkende for påhængsvogne med flere end 2 aksler, anvendes den højeste sats for lastbilen i kombination med påhængs- eller sættevogn med 3 eller flere aksler, dog mindst satsen for samme lastbil uden påhængsvogn

§ 6 - - -

Stk. 2. Vægtafgift, udligningsafgift og tillæg for privat anvendelse for de i §§ 3, 4 og 5 omhandlede køretøjer forfalder til betaling ved afgiftsperiodens begyndelse og betales forud for hele perioden.

Stk. 3. - - -

Stk. 4. Tilbagebetaling af afgift som følge af afgiftsperiodens afkorting som nævnt i stk. 3 sker til den, i hvis navn køretøjet på afgiftens forfaldstid er registreret. Tilbagebetalingen sker uden forudgående ansøgning. I tilbagebetalingen kan der foretages modregning for forfalden ikke betalt vægtafgift, udligningsafgift og tillæg for privat anvendelse, jf. § 10, samt for forfalden ikke betalt standsnings- og parkeringsafgift, jf. færdselslovens § 122 b.

§ 15. Fritaget for vægtafgift, udligningsafgift og tillæg for privat anvendelse er:

5. I § 4 a, stk. 1, 3. pkt., ændres »§ 2, stk. 5« til: »§ 2 c«.

6. I § 6, stk. 2, og stk. 4, 3. pkt., og § 15, stk. 1 og 3, ændres »og tillæg for privat anvendelse« til: », privatbenyttelsestillæg og partikeludlednings-tillæg«.

1. Køretøjer, der tilhører kongen og dronningen samt medlemmer af kongehuset, som er efterkommere i første led af danske konger, eller for hvem der i henhold til grundlovens § 11 er fastsat årpenge, samt disses enker.

2. (Ophævet).

3. Køretøjer, der tilhører forsvaret og det statslige regionale redningsberedskab.

4. Køretøjer, der specielt er indrettet til brandsluknings- og redningsopgaver og udelukkende anvendes ved udrykning hertil, samt køretøjer, som tilhører og udelukkende anvendes af beredskabskommissioner og ikke anvendes erhvervsmæssigt i konkurrence med private erhvervsdrivende.

5. Ambulancer.

6. Personkøretøjer, der med tilladelse efter lov om buskørsel anvendes til rutekørsel og herudover alene anvendes til:

a) kørsel, der må ligestilles med almindelig rutekørsel, og som alene afviger herfra ved at opfylde et kortvarigt trafikbehov. Kørslen skal udføres efter de for det pågældende område normalt gældende takstbestemmelser og i henhold til forud offentliggjort køreplan.

b) befordring af passagerer for jernbaner eller luftfartsselskaber, der er ramt af trafikforstyrrelser.

7. Trehjulede eldrevne motorcykler.

Stk. 2. - - -

Stk. 3. Når der er forløbet 35 år fra et køretøjs 1. registrering, skal der fra den følgende afgiftsperiode kun betales vægtafgift, udligningsafgift og tillæg for privat anvendelse med $\frac{1}{4}$ af satserne i § 3, stk. 1, og § 4, stk. 1. Det er en betingelse, at køretøjet fremtræder som ved 1. registrering.

Stk. 4.-5. - - -

§ 11. - - -

Stk. 2. Skatteministeren kan fastsætte, at køretøjer omfattet af § 4, stk. 1, II, A, skal registreres på særlige nummerplader eller forsynes med en mærkat eller lignende under hensyn til den anvendelse, de er registreret til.

7. I § 11, stk. 2, indsættes som 2. pkt.:

»Det samme gælder for køretøjer omfattet af § 3 a i brændstofforbrugsafgiftsloven.«

§ 21. - - -

8. I § 21 indsættes som *stk. 6*:

»*Stk. 6.* Stk. 1-5 finder tilsvarende anvendelse ved told- og skatteforvaltningens administration af § 3 a i brændstofforbrugsafgiftsloven.«

§ 4

I lov nr. 1338 af 19. december 2008 om ændring af lov om registrering af køretøjer, færdselsloven, registreringsafgiftsloven og andre love, som ændret ved § 4 i lov nr. 523 af 12. juni 2009, foretages følgende ændringer:

1. § 3, *nr. 4*, affattes således:

»4. I § 1, *stk. 2*, indsættes efter »grænsenummerplader«: »eller prøvemærker«.

4. I § 1, *stk. 1, 2. pkt.*, indsættes efter »grænsenummerplader«: »eller prøvemærker«.