

Skatteministeriet  
Udkast (X)

J. nr. 2005-511-0057

**Forslag**  
**til**  
**Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og ligningsloven**  
(Udenlandske firmabiler, fradrag for særligt brændstoføkonomiske brugte indførte personbiler  
og ophævelse af gebyret for vurdering af nye køretøjer)

**§ 1**

I lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (registreringsafgiftsloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 977 af 2. december 2002, som ændret bl.a. ved § 57 i lov nr. 428 af 6. juni 2005, og senest ved § 1 i lov nr. 1416 af 21. december 2005, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 2, ændres ”§ 3 a, stk. 6” til: ”§ 3 a, stk. 8”.
2. I § 1, stk. 3, 3. og 4 pkt., ændres ”§ 3 a, stk. 1 eller 6” til: ”§ 3 a, stk. 1 eller 8 og § 3 c, stk.1”.
3. I § 1, stk. 3, 4. pkt., ændres ”§ 3 a, stk. 2” til: ”§ 3 a, stk. 4 og § 3 c, stk. 2”.
4. I § 1 indsættes efter stk. 3 som nye stykker:

”Stk. 4. Motorkøretøjer, der stilles til rådighed for en herboende arbejdstager af en virksomhed med hjemsted eller fast forretningssted i et andet EU-/EØS-land, samt motorkøretøjer, der af en herboende selvstændigt erhvervsdrivende, som er etableret eller udfører tjenesteydelser i et andet EU/EØS-land, anvendes til brug for udførelsen af den selvstændige erhvervsvirksomhed i et andet EU/EØS-land, skal ikke afgiftsberigtiges efter denne lov, medmindre motorkøretøjet i det væsentlige skal anvendes varigt i Danmark, eller faktisk anvendes på denne måde, jf. § 3 a, stk. 1.

Stk. 5. Et motorkøretøj omfattet af stk. 4 anses for at skal anvendes i det væsentlige varigt i Danmark eller faktisk er blevet anvendt på denne måde såfremt:

  - a) motorkøretøjet inden for en 12 måneders periode skal anvendes eller faktisk er blevet anvendt mindst 183 dage i Danmark, og
  - b) motorkøretøjet inden for en 12 måneders periode kilometermæssigt i erhvervmæssig henseende i udlandet skal anvendes eller faktisk er blevet anvendt mindre end den samlede kilometermæssige private og erhvervmæssige kørsel i Danmark.

*Stk. 6.* Ved anvendelsen af stk. 5 omfatter kørsel i Danmark både privat og erhvervsmæssig kørsel. Kørsel i udlandet omfatter alene erhvervsmæssig kørsel. Udlandet omfatter både EU-/EØS-lande samt tredjelande. Til den erhvervsmæssige kørsel i udlandet henregnes også kørsel til og fra bopælen i Danmark og arbejdspladsen i udlandet inklusiv den del af kørslen, der foregår i Danmark. Privat kørsel i udlandet medregnes ikke i anvendelsen af stk. 5.

*Stk. 7.* Told- og skatteforvaltningen kan efter udløbet af en 12 måneders periode i ganske særlige tilfælde dispensere fra kriterierne i stk. 5, således at et køretøj ikke bliver afgiftspligtigt, selvom køretøjet efter en endt 12 måneders periode efter kriterierne har i det væsentlige været anvendt varigt i Danmark.”

**5. § 3 a** affattes således:

”§ 3 a. Told- og skatteforvaltningen afgør efter ansøgning, om et motorkøretøj omfattet af § 1, stk. 4 skal afgiftsberigtiges efter denne lov, jf. § 1, stk. 5, eller om motorkøretøjet er undtaget fra afgiftspligten.

*Stk. 2.* I forbindelse med ansøgningen skal ansøger afgive en erklæring, hvoraf det skal fremgå, at motorkøretøjet bliver stillet til rådighed for en person omfattet af § 1, stk. 4, samt hvor og i hvilket omfang køretøjet skal anvendes inden for en 12 måneders periode, jf. § 1, stk. 5.

*Stk. 3.* Told- og skatteforvaltningen kan efter ansøgning give tilladelse til, at afgiften af registreringspligtige motorkøretøjer, der er afgiftspligtige efter § 1, stk. 5, kan betales efter reglerne i stk. 4.

*Stk. 4.* Afgiften betales kvartalsvis forud med 3 pct. for hvert påbegyndt kvartal af den beregnede afgift. Ved betalingen tillægges 1,5 pct. for hvert påbegyndt kvartal af den registreringsafgift, der resterer efter den foretagne betaling. Ved betaling første gang betales desuden et depositum svarende til første kvartals afgift og tillæg til dækning af eventuelle restancer vedrørende registreringsforholdet.

*Stk. 5.* For betaling af afgift hæfter den, der stiller køretøjet til rådighed for den herboende, jf. dog § 19, stk. 2.

*Stk. 6.* Pligten til betaling af afgift og tillæg ophører ved udgangen af den måned, hvori registreringspligten i Danmark ophører eller motorkøretøjet udgår af ordningen, jf. § 1, stk. 3. Ophører registreringspligten eller udgår motorkøretøjet af ordningen, jf. § 1, stk. 3, tilbagebetaler told- og skatteforvaltningen depositumet samt for meget betalt afgift og tillæg. Told- og skatteforvaltningen tilbagebetaler endvidere depositumet, når den samlede afgift er betalt eller der sker afgiftsberigtigelse efter stk. 7.

*Stk. 7.* Overgår et motorkøretøj til varig anvendelse her i landet ved salg eller anden overdragelse, forfalder resten af afgiften, medmindre afgiften af motorkøretøjet i stedet berigtiges efter reglerne i § 4, stk. 3-13.

*Stk. 8.* Bestemmelserne i stk. 1-7 finder tilsvarende anvendelse for motorkøretøjer, som er registreret med udenlandske nummerplader.

*Stk. 9.* Efter ansøgning fritages motorkøretøjer, der er indregistreret som hyrevogne i udlandet, og som af en herboende her i landet udelukkende anvendes til erhvervsmæssig personbefordring, for afgift.

*Stk. 10.* Skatteministeren kan fastsætte nærmere regler om meddelelse og fremvisning af tilladelse og om betaling af de i stk. 1-9 nævnte afgifter og tillæg.”

**6.** Efter § 3 b indsættes:

”§ 3 c. Efter ansøgning kan told- og skatteforvaltningen meddele tilladelse til, at afgiften af registreringspligtige motorkøretøjer, der registreres med henblik på tidsbegrænset anvendelse her i landet, kan betales efter reglerne i stk. 2, når motorkøretøjet tilhører en udlænding og af denne benyttes her i landet under et tidsbegrænset ophold.

*Stk. 2.* Afgiften betales kvartalsvis forud med 3 pct. for hvert påbegyndt kvartal af den beregnede afgift. Ved betalingen tillægges 1,5 pct. for hvert påbegyndt kvartal af den registreringsafgift, der refterer efter den foretagne betaling. Ved betaling første gang betales desuden et depositum svarende til første kvartals afgift og tillæg til dækning af eventuelle restancer vedrørende registreringsforholdet.

*Stk. 3.* Pligten til betaling af afgift og tillæg ophører ved udgangen af den måned, hvori registreringspligten i Danmark ophører eller motorkøretøjet udgår af ordningen, jf. § 1, stk. 3. Ophører registreringspligten eller udgår motorkøretøjet af ordningen, jf. § 1, stk. 3, tilbagebetaler told- og skatteforvaltningen depositumet samt for meget betalt afgift og tillæg. Told- og skatteforvaltningen tilbagebetaler endvidere depositumet, når den samlede afgift er betalt eller der sker afgiftsberigtigelse efter stk. 4.

*Stk. 4.* Overgår et motorkøretøj til varig anvendelse her i landet ved salg eller anden overdragelse eller i forbindelse med, at ejeren af et køretøj omfattet af stk. 1, tager varigt ophold her i landet, forfalder resten af afgiften, medmindre afgiften af motorkøretøjet i stedet berigtiges efter reglerne i § 4, stk. 3-13.

*Stk. 5.* Skatteministeren kan fastsætte nærmere regler om meddelelse og fremvisning af tilladelse og om betaling af de i stk. 1-4 nævnte afgifter og tillæg.”

**7.** I § 4, *stk. 14, 2. pkt.* ændres ”indtil år 2005” til: ”til og med 2010”.

**8.** Efter § 7 c indsættes:

”§ 7 d. Told- og skatteforvaltningen godtgør efter ansøgning afgift opkrævet af køretøjer omfattet af § 1, stk. 4, såfremt det efter udløbet af en 12 måneders periode dokumenteres, at køretøjet i den pågældende periode faktisk ikke har været anvendt i det væsentlige varigt i Danmark, jf. § 1, stk. 5.

*Stk. 2.* Skatteministeren kan fastsætte nærmere administrative regler for dokumentation af forhold omfattet af stk. 1.”

**9.** § 9, *stk. 4 – 5* affattes således:

**”Stk. 4.** Er der ikke over for told- og skatteforvaltningen anmeldt pris for et nyt køretøj, eller er betingelserne efter stk. 2 om afgiftsberigtigelse på grundlag af en lavere pris end den anmeldte ikke opfyldt, fastsættes den afgiftspligtige værdi ved vurdering af køretøjet af køretøjet skønsmæssigt, jf. dog stk. 5.

Stk. 5. Skatteministeren kan fastsætte regler, hvorefter told- og skatteforvaltningen kan fastsætte den afgiftspligtige værdi af et nyt køretøj på grundlag af oplysninger om køretøjets almindelige pris (listepriis) i de tilfælde, hvor der ikke over for told- og skatteforvaltningen er anmeldt en pris.”

**10.** I § 19, stk. 1, ændres ”§ 3 a” til: ”§ 3 a og 3 c”.

**11.** I § 19, stk. 2, ændres ”§ 3 a, stk. 3” til: ”§ 3 a, stk. 5”.

**12.** I § 25, stk. 1, 2. pkt., ændres ”§ 3 a, stk. 1, 6 eller 7 og § 3 b, stk. 1” til: ”§ 3 a, stk. 1 og 8, § 3 b, stk. 1 samt § 3 c, stk. 1”.

**13.** § 27, stk. 1, nr. 3, ændres ”§ 3 a, stk. 1, 7 og 8 og § 3 b, stk. 1” til: ”§ 3 a, stk. 1 og 9, § 3 b, stk. 1 og § 3 c, stk. 1”.

## § 2

I lov om påligningen af indkomstskat til staten (ligningsloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 887 af 20. september 2005, som ændret senest ved lov nr. 1421 af 21. december 2005, foretages følgende ændring:

**1.** § 16, stk. 4, 5. pkt., affattes således:

”Ved værdiansættelsen af biler, der ikke indregistreres her i landet, og ved værdiansættelsen af biler, der er omfattet af registreringsafgiftslovens § 1, stk. 4, skal den værdi anvendes, som efter 3. og 4. pkt. ville blive lagt til grund ved værdiansættelsen af en tilsvarende bil, der er anskaffet her i landet og indregistreret her.”

## § 3

*Stk. 1.* Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

*Stk. 2.* § 1, nr. 7, har virkning fra den 1. januar 2005.

*Stk. 3.* § 2, har virkning fra og med indkomståret 2006.

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

#### *1. Indledning*

Forslaget har for det første til formål at bringe registreringsafgiftslovens bestemmelser om udenlandske firmabiler i overensstemmelse med de EU-retlige principper, EF-Domstolen fastslog ved dommen af 15. september 2005, C-464/02 (firmabildommen). Dette medfører konkret, at den eksisterende bestemmelse i registreringsafgiftslovens § 3 a foreslås opdelt i to bestemmelser. Forslagets § 3 a omhandler de nye bestemmelser vedrørende udenlandske firmabiler. Forslagets § 3 c er derimod en videreførelse af den nuværende § 3 a, stk. 1, nr. 1, og vedrører udlændingebiler.

Samtidig foreslås det at forlænge den periode, hvor der gives nedslag i registreringsafgiften for brugte biler, der opfylder kravene til nedslag i registreringsafgiften for nye biler

På grund af forslaget om ændring af registreringsafgiftsloven er der behov for på et enkelt punkt at konsekvensændre ligningslovens regler om beskatning af fri bil.

Endelig foreslås det, at ophæve gebyret for vurdering af nye køretøjer

#### *2. Formål og baggrund for de enkelte bestemmelser*

##### *2.1 Udenlandske firmabiler – registreringsafgiftsloven*

EF-Domstolen har den 15. september 2005 afsagt dom i sag C-464/02, Kommissionen mod Danmark, den såkaldte firmabil-sag. Sagen var en traktatkrænkelssag, som Kommissionen havde anlagt, fordi Kommissionen var af den opfattelse, at registreringsafgiftslovens bestemmelser vedrørende opkrævning og betaling af registreringsafgift for udenlandske firmabiler var i strid med EF-traktatens bestemmelse om arbejdskraftens fri bevægelighed i artikel 39, sammenholdt med bestemmelsen om medlemslandenes loyalitetsforpligtelse i EF-traktatens artikel 10.

Traktatkrænkelssagen angik to regelsæt, henholdsvis reglerne om den "*tidligere ordning*" og reglerne om den "*ændrede ordning*", som med virkning fra 1. juli 1999 blev indført ved lov nr. 385 af 2. juni 1999. Reglerne om den "*tidligere ordning*" indebærer, at en arbejdstager bosat i Danmark, ikke - bortset fra visse særlige situationer - kan anvende en udenlandsk indregistreret firmabil i Danmark, uden at den bliver indregistreret i Danmark, og der betales fuld registreringsafgift. Den "*ændrede ordning*" giver en herboende udenlandsk ansat arbejdstager mulighed for at opnå tilladelse til at anvende en udenlandsk firmabil her i landet. Efter registreringsafgiftslovens § 3 a er det en betingelse, at der i en sådan situation er betalt en afgift enten på dagsbasis eller kvartalsvis svarende til varigheden af den periode, som tilladelsen til kørslen i Danmark gælder for. Det er også en betingelse, at arbejdstagerens ansættelse hos den udenlandske arbejdsgiver udgør arbejdstagerens hovederhverv. Er betingelsen om hovederhverv ikke opfyldt, gælder den "*tidligere*" ordning fortsat.

EF-Domstolen giver Kommissionen medhold for så vidt angår den tidligere ordning, der anses for at være i strid med EF-traktatens artikel 39, sammenholdt med artikel 10. For så vidt angår den ændrede ordning tilsidesætter Domstolen betingelsen om hovederhverv. Domstolen henviser til, at der i relation til arbejdstagerbegrebet i traktatens artikel 39 navnlig kræves en reel og faktisk beskæftigelse. Domstolen fastslår, at når en firmabil ”i det væsentlige skal anvendes varigt i Danmark, eller når den faktisk anvendes på denne måde... er det lovligt for Kongeriget Danmark at opkræve registreringsafgift af et køretøj, der af et selskab, som har sit hjemsted i en anden medlemsstat, stilles til rådighed for en dansk bosat arbejdstager”, jf. præmis 76 og 77.

Dette forslag har til formål at bringe registreringsafgiftslovens bestemmelser vedrørende udenlandske firmabiler i overensstemmelse med de EU-retlige principper, Domstolen har fastslået ved dommen af 15. september 2005.

### *2.2 Ligestilling af brugte brændstoføkonomiske biler*

Forslaget har til formål, at hindre at der opstår en uheldig konkurrencefordrejning mellem nye og brugte indførte brændstoføkonomiske biler. Uden forslaget skulle særligt brændstoføkonomiske biler, der indføres som brugte afgiftsberigtiges som almindelige ikke særligt brændstoføkonomiske biler.

Det foreslås at forlænge den periode, hvor der gives nedslag i registreringsafgiften for brugte biler, der opfylder kravene til nedslag i registreringsafgiften for nye biler.

### *2.3 Udenlandske firmabiler – ligningsloven*

På grund af forslaget om ændring af registreringsafgiftsloven er der behov for på et enkelt punkt at konsekvensændre ligningslovens regler om beskatning af fri bil. Det foreslås at nyaffatte ligningslovens regel om værdiansættelse af firmabiler, som enten ikke indregistreres i Danmark, eller som er omfattet af forslaget til registreringsafgiftslovens § 1, stk. 4. Det vil sige biler, om hvilke told- og skatteforvaltningen efter forslaget skal afgøre, om de skal afgiftsberigtiges efter de foreslåede regler i registreringsafgiftslovens § 3 a. Nyaffattelsen medfører i overensstemmelse med gældende praksis, at grundlaget for beregningen af den skattepligtige værdi af fri bil er det samme, uanset hvor bilen er anskaffet og indregistreret, og uanset om arbejdsgiveren er dansk eller udenlandsk.

### *2.4. Ophævelse af gebyret for vurdering af nye køretøjer*

I oktober 2004 rettede Kommissionen henvendelse om registreringsafgiftslovens system for anmeldelse af priser. Henvendelsen skete i form af en åbningsskrivelse, der er et indledende skridt i en traktatkrænkelserprocedure. Den danske regering besvarede henvendelsen i overensstemmelse med et notat om sagen, som er oversendt til Folketingets Europaudvalg den 21. december 2004. Efterfølgende drøftelser med Kommissionen har afdækket, at sagens kerne nu ikke er systemet med anmeldte standardpriser for biler, men at gebyret for vurdering af nye biler og motorcykler

medfører, at ensartede situationer behandles forskelligt afhængigt af om der er tale om handel gennem de sædvanlige handelskanaler eller tale om direkte import. Det foreslås derfor, at gebyrerne for vurdering af nye biler og motorcykler, der skal afgiftsberigtiges her i landet, ophæves.

### *3. De enkelte forslags indhold*

#### *3.1 Udenlandske firmabiler – registreringsafgiftsloven*

##### *3.1.1 Gældende ret*

Det følger af registreringsafgiftsloven § 1, stk. 1, at der skal svares registreringsafgift af motorkøretøjer, som skal indregistreres efter færdselsloven. Efter færdselsloven er det hovedreglen, at dansk bosatte ikke må køre i et udenlandsk indregistreret køretøj her i landet. Køretøjet skal indregistreres i Danmark, og der skal i den forbindelse som udgangspunkt svares fuld dansk registreringsafgift efter registreringsafgiftsloven. Disse regler blev under retssagen omtalt som ”den tidligere ordning”.

Færdselsbekendtgørelsen (Bekendtgørelse nr. 880 af 23. august 2004), indeholder visse udtagelser hertil. En af undtagelserne er, at såfremt der er opnået tilladelse efter registreringsafgiftslovens § 3 a, stk. 1, nr. 2, må en dansk bosat godt benytte en udenlandsk firmabil i Danmark. Køretøjet kan være registreret både på danske og udenlandske nummerplader.

Registreringsafgiftslovens § 3 a giver mulighed for at betale en ratevis (kvartalsvis) afgift i stedet for fuld afgift i visse situationer.

Ifølge lovens § 3 a kan en herboende person føre et udenlandsk køretøj, som vedkommende får stillet til rådighed af en virksomhed eller et fast driftssted, der er beliggende i udlandet, med henblik på enten erhvervsmæssig anvendelse eller erhvervsmæssig og privat anvendelse i det pågældende udland og her i landet. Beskæftigelsen ved virksomheden eller det faste driftssted skal udgøre personens hovederhverv. Det er en forudsætning, at told- og skatteforvaltningen har givet tilladelse til, at der betales registreringsafgift af køretøjet efter de særlige regler herom. Det er en betingelse for at få tilladelse, at den herboende person, som har det udenlandske køretøj til rådighed, har det som sit hovederhverv at arbejde for den udenlandske arbejdsgiver. Ved hovederhverv forstås, at den ansatte er beskæftiget i en fuldtidsstilling eller oppebærer mindst halvdelen af sin arbejdsindkomst fra arbejde for den udenlandske arbejdsgiver. Det er endvidere en betingelse, at køretøjet skal bruges erhvervsmæssigt og privat både i Danmark og i det pågældende udland. Er betingelserne i lovens § 3 a ikke opfyldt, skal der svares fuld afgift af køretøjet.

Pligten til at betale afgift og tillæg påhviler den, der stiller køretøjet til rådighed for den herboende person. Afgiften kan enten betales kvartalsvis eller som en dagsafgift. Dagsafgiften finder kun anvendelse ved ren erhvervsmæssig kørsel.

Registreringsafgiftslovens § 3 a blev indført ved lov nr. 385 af 2. juni 1999, med virkning fra 1. juli 1999. Bestemmelsen blev indført på baggrund af, at Kommissionen havde indledt den administrative procedure i traktatkrænkelssagen mod Danmark. Under retssagen blev disse regler omtalt som ”den ændrede ordning”.

### 3.1.2 Forslaget

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens §§ 1 og 3 a ændres i overensstemmelse med de kriterier, som Domstolen har fastsat i dommen af 15. september 2005. Det indebærer, at hovederhvervskriteriet fjernes. Der indsættes to nye kriterier i overensstemmelse med dommens præmis 76, hvorefter afgiftspligten afhænger af, om *køretøjet i det væsentlige skal anvendes varigt i Danmark eller faktisk anvendes på denne måde*. Såfremt dette er tilfældet, vil køretøjet være omfattet af afgiftspligten i registreringsafgiftsloven.

I forhold til gældende ret sker der hermed en afgørende ændring, idet en udenlandsk firmabil, der benyttes af en herboende arbejdstager eller selvstændigt erhvervsdrivende, i visse tilfælde ikke er afgiftspligtig.

Det er færdselsbekendtgørelsen, der fastslår, hvornår en dansk bosat må benytte en udenlandsk indregistreret firmabil. Dette ændrer dette lovforslag ikke på.

Udgangspunktet efter færdselsloven er, at en dansk bosat skal anvende en dansk indregistreret bil. Fremtidigt vil dette udgangspunkt således i visse situationer blive fraveget for de såkaldte firmabiler, der stilles til rådighed for en herboende arbejdstager eller selvstændigt erhvervsdrivende.

For denne gruppe gælder, at hvis de er bosat i Danmark og anvender firmabilen både i Danmark og i udlandet, kan de anvende en udenlandsk indregistreret firmabil afgiftsfrit i Danmark, såfremt told- og skatteforvaltningen efter ansøgning har afgjort, at det pågældende køretøj ikke er afgiftspligtig efter registreringsafgiftsloven.

Der vil i den forbindelse ligeledes blive foretaget de fornødne ændringer i færdselsbekendtgørelsen.

Domstolen har fastslået, at såfremt et køretøj i det væsentlige skal anvendes varigt i Danmark eller faktisk anvendes på denne måde, må Danmark opkræve registreringsafgift af dette køretøj.

Det følger således af dommen, at der er to betingelser, som skal være opfyldt for, at Danmark har beskatningskompetencen i forhold til en herboendes anvendelse af en udenlandsk firmabil på dansk territorium. Der skal for det første være tale om en **varig** anvendelse af køretøjer. Dette har betydning for den tidsmæssig udstrækning af anvendelsen. For det andet skal firmabilen i det **væsentlige** anvendes i Danmark. Denne betingelse vedrører omfanget af brugen af firmabilen i Danmark i forhold til omfanget af brugen i udlandet. Begge betingelser skal være opfyldt, før Danmark har beskatningskompetencen.

Domstolen uddyber derudover ikke nærmere, hvad der skal forstås ved, at et køretøj anses for i det væsentlige at blive anvendt varigt i Danmark eller faktisk er blevet anvendt på denne måde.



Derfor forslås det, at der benyttes to objektive kriterier ved vurderingen af, hvor køretøjet i det væsentligste skal anvendes varigt eller faktisk anvendes på denne måde, henholdsvis et **dagskriterium** og et **kilometerkriterium**. Begge kriterier vurderes i forhold til en samlet 12 måneders periode. Den 12 måneders periode behøver ikke at følge kalenderåret, men kan starte på hvilket som helst tidspunkt i løbet af året. Efter en 12 måneders periode starter en ny 12 måneders periode. Det vil sige, hvis ansættelsesforholdet varer tre år, indeholder forholdet tre på hinanden følgende 12 måneders perioder.

**Dagskriteriet** indebærer, at såfremt køretøjet inden for en periode af 12 måneder skal anvendes eller faktisk er blevet anvendt 183 dage eller mere i Danmark, anses køretøjet som værende anvendt i det væsentlige varigt i Danmark. Modsat gælder det, at hvis køretøjet anvendes mindre end 183 dage i Danmark inden for en periode på 12 måneder, vil der ikke skulle betales dansk registreringsafgift for køretøjet. I praksis betyder kriteriet, at det antal dage, hvor firmabilen anvendes i Danmark tælles sammen over en 12 måneders periode.

Hvis den pågældende firmabil samme dag anvendes både i Danmark samt i udlandet gælder følgende:

- Hvis anvendelsen i udlandet er helt eller delvist erhvervsmæssigt, indgår den pågældende dag ikke i forhold til de talte dage på dansk territorium i den relevante 12 måneders periode. Det gælder uanset om anvendelsen i Danmark er erhvervsmæssig eller privat.
- Hvis anvendelsen i udlandet alene er privat, tæller dagen med i forhold til anvendelse af køretøjet på dansk territorium. Det gælder uanset om anvendelsen i Danmark er erhvervsmæssig eller privat.

Ved **kilometerkriteriet** bliver omfanget af det samlede brug af firmabilen i Danmark vurderet i forhold til omfanget af antal kørte kilometer med firmabilen i udlandet i erhvervsmæssig henseende. Det betyder, at der bliver lagt vægt på antal erhvervsmæssigt kørte kilometer i udlandet i forhold til den samlede kørsel af firmabilen i Danmark, dvs. både privat og erhvervsmæssig kørsel, inden for en periode af 12 måneder. Såfremt køretøjet inden for den pågældende 12 måneders periode i udlandet i erhvervsmæssig henseende har kørt mindre end den samlede kørsel i Danmark, anses køretøjet for i det væsentlige at være anvendt varigt i Danmark eller faktisk på denne måde. Privat kørsel i udlandet eksempelvis i forbindelse med ferie eller weekendophold tæller ikke med i forhold til antal kørte kilometer i udlandet.

Hvis en firmabil i overensstemmelse med bare et af kriterierne (dagskriteriet eller kilometerkriteriet) ikke er afgiftspligtig i Danmark, har det ingen betydning, at firmabilen efter det andet kriterium er omfattet af afgiftspligten. Dette betyder, at hvis firmabilen i overensstemmelse med kilometerkriteriet ikke bliver anvendt i det væsentlige varigt i Danmark, bliver køretøjet ikke afgiftspligtigt, selvom firmabilen efter dagskriteriet faktisk i den pågældende periode bliver anvendt

flere end 183 dage i Danmark. Begge kriterier skal således være opfyldt, før en udenlandsk indregistreret firmabil er omfattet af afgiftspligten i registreringsafgiftsloven.

Et køretøjs kørsel består af privat og erhvervsmæssig kørsel i henholdsvis Danmark og udlandet. Udlandet omfatter i den forbindelse både EU-/EØS-lande samt tredjelande. For både dagskriteriet og kilometerkriteriet gælder, at der på den ene side ses på den samlede kørsel i Danmark, dvs. både privat og erhvervsmæssig kørsel, og på den anden side på den erhvervsmæssige brug af firmabilen i udlandet. Privat kørsel i udlandet tælles ikke med, når det opgøres, om kriterierne er opfyldt.

Ved vurdering af, om der kan opnås afgiftsfritagelse indgår således **den erhvervsmæssige kørsel i udlandet**, der udgøres af erhvervsmæssig kørsel på udenlandsk territorium samt kørsel mellem bopælen i Danmark og arbejdspladsen i udlandet inklusive den del, der foregår i Danmark. **Den samlede kørsel i Danmark** er denne sammenhæng privat og erhvervsmæssig kørsel på dansk territorium fratrukket den del af kørslen mellem bopælen i Danmark og den udenlandske arbejdsplads, der foregår i Danmark.

Kørsel mellem bopæl og arbejde indgår således i opgørelsen af den erhvervsmæssige kørsel. Ved kørsel fra bopælen i Danmark til eksempelvis Tyskland anses hele turen for erhvervsmæssig kørsel i udlandet, både i forhold til dagskriteriet og i forhold til kilometerkriteriet.

Skattemæssigt anses kørsel mellem bopæl og arbejde i en firmabil for at være privat kørsel. Dette gælder, uanset om der køres i Danmark eller i udlandet eller både i Danmark og udlandet. Dette lovforslag ændrer ikke på den skattemæssige behandling af kørsel mellem bopæl og arbejde i en firmabil.

De foreslåede ændringer er ikke til hinder for, at firmabilen også anvendes til private forhold, jf. præmis 83. Det er i forhold til registreringsafgiften et anliggende mellem arbejdsgiver og arbejdstager, hvorvidt køretøjet også må anvendes privat.

De objektive kriterier er valgt, fordi de vurderes at være bedre egnet til at sikre en ensartet administration af reglerne.

I forhold til gældende ret sker der således den afgørende ændring, at en udenlandsk firmabil, der benyttes af en herboende arbejdstager eller selvstændigt erhvervsdrivende, i visse tilfælde ikke er afgiftspligtig.

I forhold til en herboende arbejdstager vil reglerne om udenlandske firmabiler kun være relevante i de situationer, hvor den udenlandske arbejdsgiver har hjemsted (hovedsæde) eller fast forretningssted i en anden medlemsstat.

De foreslåede ændringer vil ligeledes omfatte herboende selvstændige erhvervsdrivende, der benytter en udenlandsk indregistreret firmabil. Dette har baggrund i, at EF-Domstolen fortolker EF-traktatens artikel 43 (den frie etableringsret), og EF-traktatens artikel 49 (den frie udveksling af tjenesteydelser), parallelt med artikel 39 (arbejdskraftens frie bevægelighed). EF-Domstolen har senest fastslået dette ved domstolens dom af den 15. december 2005 i de forenede sager C-151/04 og C-152/04.

Det foreslås derfor, at de foreslåede ændringer for anvendelse af en udenlandsk firmabil også skal finde anvendelse i den situation, hvor der er tale om en selvstændigt erhvervsdrivende. Dette forudsætter naturligvis, at den selvstændige erhvervsdrivende udøver virksomhed, der er omfattet af enten artikel 43 eller artikel 49.

Til orientering skal det nævnes, at de to artikler har følgende ordlyd.

*Artikel 43 – afskaffelse af restriktioner for den frie etableringsret:*

”Inden for rammerne af nedennævnte bestemmelser er der forbud mod restriktioner, som hindrer statsborgere i en medlemsstat i frit at etablere sig på en anden medlemsstats område. Dette forbud omfatter også hindringer for, at statsborgere i en medlemsstat, bosat på en medlemsstats område, opretter agenturer, filialer eller datterselskaber.

Med forbehold af bestemmelserne i kapitlet vedrørende kapitalen indebærer etableringsfriheden adgang til at optage og udøve selvstændig erhvervsvirksomhed samt til at oprette og lede virksomheder, herunder navnlig selskaber i den i artikel 48 anførte betydning, på de vilkår, som i etableringslandets lovgivning er fastsat for landets egne statsborgere.”

*Artikel 49 – fri udveksling af tjenesteydelser:*

”Inden for rammerne af nedennævnte bestemmelser er der forbud mod restriktioner, der hindrer fri udveksling af tjenesteydelser inden for Fællesskabet, for så vidt angår statsborgere i medlemsstaterne, der er bosat i et andet af Fællesskabets lande end modtageren af den pågældende ydelse.

På forslag af Kommissionen kan Rådet med kvalificeret flertal vedtage at udstrække anvendelsen af bestemmelserne i dette kapitel til tjenesteydere, der er statsborgere i et tredjeland og bosat inden for Fællesskabet.”

Såfremt det viser sig, at køretøjet anvendes væsentligt varigt i Danmark, og derfor er omfattet af afgiftspligten i registreringsafgiftsloven, indebærer forslaget, at der kan betales en ratevis (kvar-talsvis) afgift. Dette svarer til den gældende ordning i lovens § 3 a. I forhold til den gældende regel i lovens § 3 a er der som udgangspunkt ingen forskel i forhold til betalingen af afgiften.

Der er dog den væsentlige ændring, at såfremt et afgiftsberigtiget køretøj efter en endt 12 måneders periode faktisk ikke har været anvendt i det væsentlige varigt i Danmark, vil man kunne få den betalte registreringsafgift tilbagebetalt. Dette forudsætter, at man ansøger told- og skatteforvaltningen herom, da det er told- og skatteforvaltningen, der alene har kompetencen til at afgøre, hvorvidt et køretøj ikke er afgiftspligtig.

Forslaget indeholder endelig også en hjemmel til, at told- og skatteforvaltningen efter udløbet af en 12 måneders periode undtagelsesvis i ganske særlige tilfælde kan dispensere fra dagskriteriet og kilometerkriteriet. Det vil sige, at hvis der i løbet af en 12 måneders periode indtræder nogle ganske særlige omstændigheder, der medfører, at et ellers afgiftsfrit køretøj alligevel bliver omfattet af afgiftspligten, kan told- og skatteforvaltningen efter en konkret vurdering dispensere fra afgiftskravet. Bestemmelsen kan efter en konkret vurdering eksempelvis finde anvendelse i den situation, hvor den herboende arbejdstager er blevet indlagt på hospitalet i en periode, og derfor ikke har kunne anvende firmabilen i udlandet i perioden.

Som følge af de ændrede kriterier for afgiftsberigtigelse af udenlandske firmabiler, foreslås det, at dagsafgiften afskaffes. Dagsafgiften har primært været anvendt i de situationer, hvor bilen i det væsentlige er varigt blevet anvendt i en anden medlemsstat af en herboende arbejdstager. Sådanne situationer vil ikke længere være omfattet af afgiftspligten.

### *3.2 Ligestilling af brugte brændstoføkonomiske biler*

#### *3.2.1 Gældende ret*

Ved lov nr. 948 af 20. december og lov nr. 964 af 20. december 1999 blev registreringsafgiften og brændstofforbrugsafgiften (grøn ejerafgift) med virkning fra 1. januar 2000 ændret således, at afgiftsbelastningen for særligt brændstoføkonomiske biler blev lavere end hvad pris, brændstoføkonomi og brændstoftype havde resulteret i efter de indtil da gældende regler. Med forslaget ligestilles brugte indførte brændstoføkonomiske biler med nye brændstoføkonomiske biler.

#### *3.2.2 Forslaget*

Det foreslås at forlænge den periode, hvor der gives nedslag i registreringsafgiften for brugte biler, der opfylder kravene til nedslag i registreringsafgiften for nye biler.

### *3.3 Udenlandske firmabiler – ligningsloven*

#### *3.3.1 Gældende ret*

En person, der beskattes i Danmark, er skattepligtig af fri bil, hvis han eller hun råder privat over arbejdsgiverens eller hvervgiverens bil. Det er den private rådighed over firmabilen, der beskattes. Omfanget af den faktiske private brug af firmabilen er ikke relevant for beskatningen.

Der skal ske beskatning:

- uanset om arbejdsgiveren er dansk eller udenlandsk,

- uanset i hvilket land arbejdsgiveren har anskaffet bilen,
- uanset om bilen er indregistreret i Danmark eller i et andet land,
- uanset om arbejdsgiveren ejer bilen eller har lejet den, og
- uanset om bilen benyttes i Danmark eller i udlandet, herunder også, hvis bilen kun benyttes i udlandet.

#### *Den skattepligtige værdi af fri bil*

Den skattepligtige værdi af fri bil beregnes som en procentdel af bilens værdi. Den skattepligtige værdi af en firmabil opgøres som 25 pct. af den del af bilens værdi, der ikke overstiger 300.000 kr. og 20 pct. af resten, jf. ligningslovens § 16, stk. 4, 1. pkt. Den skattepligtige værdi skal dog altid beregnes af mindst 160.000 kr., jf. ligningslovens § 16, stk. 4, 2. pkt.

#### *Bilens værdi - værdiansættelse*

Det følger af ligningslovens § 16, stk. 4, 5. pkt., at man ved værdiansættelsen af biler, der ikke indregistreres her i landet eller er omfattet af registreringsafgiftslovens § 3 a, stk. 6, skal anvende den værdi, som ville blive lagt til grund ved værdiansættelsen af en tilsvarende bil efter ligningslovens § 16, stk. 4, 3. og 4. pkt. Sidstnævnte bestemmelser regulerer værdiansættelsen af firmabiler, der er indregistreret i Danmark, og hvoraf der skal svares fuld registreringsafgift.

For biler, der er anskaffet højst tre år efter første indregistrering, opgøres bilens værdi i det indkomstår, hvor første indregistrering er foretaget, og i de to følgende indkomstår, til den oprindelige nyvognspris og herefter til 75 pct. af nyvognsprisen, jf. ligningslovens § 16, stk. 4, 3. pkt. Nyvognsprisen er fakturaprisen, inkl. moms, registreringsafgift, leveringsomkostninger og alt normalt tilhører, jf. Vestre Landsrets dom i SKM2004,418.

For biler, der er anskaffet mere end tre år efter første indregistrering, opgøres bilens værdi til arbejdsgiverens købspris inklusive eventuelle istandsættelsesudgifter, jf. ligningslovens § 16, stk. 4, 4. pkt.

Firmabiler, som arbejdsgiveren lejer, værdiansættes på samme måde, som firmabiler arbejdsgiveren ejer, det vil sige som om bilen var erhvervet til eje på tidspunktet for indgåelsen af lejeaftalen.

#### *3.3.2 Forslaget*

Som konsekvens af forslaget om ændring af registreringsafgiftsloven, foreslås det at nyaffatte ligningslovens § 16, stk. 4, 5. pkt., om værdiansættelsen af firmabiler, som enten ikke indregistreres i Danmark, eller som er omfattet af forslaget til registreringsafgiftslovens § 1, stk. 4, jf. dette lovforslags § 1, nr. 4. Det foreslås, at sådanne firmabiler skal værdiansættes til samme værdi som en tilsvarende firmabil, der er indregistreret i Danmark. Det tydeliggøres, at alle firmabiler, som stilles til privat rådighed for personer, der er skattepligtige i Danmark, skal værdiansættes til en værdi, der svarer til værdien af en tilsvarende firmabil, som er anskaffet og indregistreret i Dan-

mark mod betaling af fuld dansk registreringsafgift.

Den foreslåede nyaffattelse af ligningslovens § 16, stk. 4, 5. pkt., svarer til, hvad der efter praksis gælder i henhold til den gældende § 16, stk. 4, 5. pkt., om firmabiler, der stilles til privat rådighed for en herboende skattepligtig af en arbejdsgiver, der har hjemsted i udlandet.

### *3.4 Ophævelse af gebyret for vurdering af nye køretøjer*

#### *3.4.1 Gældende ret*

For nye biler og motorcykler, der skal afgiftsberigtiges efter registreringsafgiftsloven, men hvor der ikke er anmeldt en pris, fastsættes den afgiftspligtige værdi ved vurdering af køretøjet, og afgiften forhøjes med 500 kr. for motorcykler og 1.000 kr. for biler.

#### *3.4.2 Forslaget*

Efter denne del af forslaget ophæves det gebyr, der efter gældende regler opkræves når nye biler og motorcykler skal afgiftsberigtiges på grundlag af en vurderet afgiftspligtig værdi. Forslaget berører fortrinsvis biler og motorcykler, der indføres enkeltvis eller i meget få eksemplarer. Disse typer afgiftsberigtigelse vil blive billigere. For motorcykler er besparelsen 500 kr. og for biler er den 1.000 kr.

Forslaget betyder, at det bliver billigere at indføre og afgiftsberigtige biler og motorcykler enkeltvist.

### *4. Provenumæssige konsekvenser*

#### *4.1 Udenlandske firmabiler – registreringsafgiftsloven*

De provenumæssige konsekvenser kan kun skønnes med stor usikkerhed.

Der er kun et begrænset antal udenlandske firmabiler, der betaler ratevis (kvartalsvis) afgift efter gældende regler. Derfor er de umiddelbare konsekvenser ved uændret adfærd i størrelsesordenen 1 mio. kr. årligt.

Den foreslåede ændring vil formentlig føre til ændret adfærd, således at en del firmabiler, der i dag betaler registreringsafgift efter hovedreglen, fremover vil blive omfattet af reglerne for udenlandske firmabiler og enten blive helt fritaget for afgift eller kunne betale ratevis (kvartalsvis) afgift. Under en række forudsætninger skønnes, at den varige effekt på det statslige provenu bliver et tab i størrelsesordenen 15-20 mio. kr.

I en periode vil der imidlertid komme større provenutab. Det skyldes, at de ekstra udenlandske firmabiler går fra en situation, hvor der betales registreringsafgift på købstidspunktet til at der betales løbende. For en bil, der går fra normal registreringsafgift til ratevis (kvartalsvis) afgift

betyder det, at staten får færre afgiftsindtægter i købsåret, men flere afgiftsindtægter de efterfølgende år.

Det skønnes således med betydelig usikkerhed, at statens provenu reduceres med 155 mio. kr. i 2006, 135 mio. kr. i 2007, 120 mio. kr. i 2008 og 15-20 mio. kr. fra 2009 og efterfølgende år.

#### *4.2 Fradrag for særlig brændstoføkonomiske brugte indførte personbiler*

Når det gælder brugte biler med særligt god brændstoføkonomi vil der skønsmæssigt være et tab på ca. 5.000 kr. pr. bil sammenholdt med de gældende regler, givet at der ellers anskaffes en anden bil til samme pris inkl. afgift. Ved et antal registreringer af brugte indførte særligt brændstoføkonomiske biler på 2 – 300 stk. årligt vil det årlige provenutab udgøre 1 – 1,5 mio. kr.

#### *4.3 Udenlandske firmabiler – ligningsloven*

Forslaget om ændring af ligningsloven skønnes ikke at have provenumæssige konsekvenser.

#### *4.4 Ophævelse af gebyret for vurdering af nye køretøjer*

Der afgiftsberigtiges ca. 3.000 nye køretøjer årligt på grundlag af en vurderet afgiftspligtig værdi, heraf er ca. 800 motorcykler. Det skønnes på dette grundlag, at provenutabet for statskassen ved gennemførelse af forslaget udgør 2,5 – 2,6 mio. kr. årligt.

### *5. Administrative konsekvenser for det offentlige*

En gennemførelse af lovforslaget skønnes ikke at medføre nævneværdige administrative konsekvenser.

### *6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Forslaget vil blive sendt i høring i Erhvervs- og Selskabsstyrelsen.

#### *6. Administrative konsekvenser for borgerne*

##### *6.1. Udenlandske firmabiler – registreringsafgiftsloven*

Såfremt et køretøj efter det foreslåede dagskriterium eller kilometerkriterium i det væsentlige varigt bliver anvendt i udlandet, medfører lovforslaget, at køretøjet ikke skal afgiftsberigtiges efter registreringsafgiftsloven. Desuden vil forslaget medføre, at der er flere køretøjer, som vil kunne afgiftsberigtiges efter ratevis (kvartalsvis) ordningen.

##### *6.2. Fradrag for særlig brændstoføkonomiske brugte indførte personbiler*

Forslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

##### *6.3 Udenlandske firmabiler - ligningsloven*

Forslaget om ændring af ligningsloven har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

##### *6.4 Ophævelse af gebyret for vurdering af nye køretøjer*

Forslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne

## *7. Miljømæssige konsekvenser*

Lovforslaget medfører ikke nævneværdige miljømæssige konsekvenser.

## *8. Forholdet til EU-retten*

### *8.1 Udenlandske firmabiler - registreringsafgiftsloven*

Den del af forslaget, der angår registreringsafgiften for udenlandske firmabiler, er fremsat som konsekvens af EF-Domstolens dom af 15. september 2005 i sag C-464/02, Kommissionen mod Danmark. Der henvises herom til de almindelige bemærkninger.

### *8.2 Fradrag for særlig brændstoføkonomiske brugte indførte personbiler*

Forslaget går ud på at ligestille eventuelle meget brændstoføkonomiske biler, der måtte blive indført fra udlandet, med tilsvarende biler, der registreres 1. gang her i landet, når det gælder registreringsafgiften. Denne del af lovforslaget skønnes at bringe registreringsafgiftsloven i bedre overensstemmelse med EU-retten.

### *8.3 Udenlandske firmabiler – ligningsloven*

EF-domstolens dom af 15. september 2005 i sag C-464/02, Kommissionen mod Danmark, angår alene registreringsafgift og ikke spørgsmålet om beskatning af personer, der er skattepligtige i Danmark. Den foreslåede konsekvensændring af ligningsloven vurderes at være i overensstemmelse med EU-retten. Nyaffattelsen af ligningslovens § 16, stk. 4, 5. pkt., medfører i overensstemmelse med gældende praksis, at grundlaget for beregningen af den skattepligtige værdi af en firmabil er det samme, uanset hvor bilen er anskaffet og indregistreret, og uanset om arbejdsgiveren er dansk eller udenlandsk. Skattemæssigt er der således ingen forskel på, om den skattepligtige har en dansk eller en udenlandsk arbejdsgiver, eller om den skattepligtige har en dansk eller udenlandsk indregistreret firmabil til privat rådighed.

### *8.4 Ophævelse af gebyret for vurdering af nye køretøjer*

I oktober 2004 rettede Kommissionen henvendelse om registreringsafgiftslovens system for anmeldelse af priser. Den danske regering besvarede henvendelsen i overensstemmelse med notat om sagen oversendt til Folketingets Europaudvalg den 21. december 2004.

Efterfølgende drøftelser med Kommissionen har afdækket, sagens kerne nu ikke er systemet med anmeldte standardpriser for biler, men at gebyret for vurdering af nye biler og motorcykler medfører, at ensartede situationer behandles forskelligt afhængigt af om der er tale om handel gennem de sædvanlige handelskanaler eller tale om direkte import. Denne del af lovforslaget skønnes at bringe registreringsafgiftsloven i bedre overensstemmelse med EU-retten.

## *9. Kommunikationsplan*

Lovforslaget har været sendt i høring hos relevante parter og har samtidig været tilgængelig på Skatteministeriets hjemmeside.



Når lovforslaget er endelig vedtaget, vil loven være tilgængelig på Skatteministeriets hjemmeside. SKAT vil efter vedtagelsen af lovforslaget informere om de nye regler på sin hjemmeside, [www.skat.dk](http://www.skat.dk). De nye regler vil ligeledes komme til at fremgå af Punktafgiftsvejledningen og Ligningsvejledningen på [www.skat.dk](http://www.skat.dk).

### 10. Høring

Lovforslaget sendes i høring hos Advokatrådet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark, Business Danmark, Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, Danmarks Motor Union, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Automobilforhandler Forening, Dansk Automobil Sports Union, Dansk Bilforhandler Union, Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Dansk Handel og Service, Dansk Landbrug, Danske Motorcyklister Råd, Danske Speditør Forening, Dansk Told & Skatteforbund, Datatilsynet, Dansk Industri, Dansk Transport og Logistik, De Danske Bilimportører, Den Danske Bilbranche, Den Danske Dommerforening, Den Danske Skatteborgerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Erhvervenes Transportudvalg, Finansieringsinstituttet for Industri og Håndværk, Finans og Leasing, Finansministeriet, Finansrådet, Forbrugerrådet, FDM, Foreningen af Politimestre i Danmark, Foreningen Danske Revisorer, Foreningen af Registrerede Revisorer, Foreningen af Statsautoriserede Revisorer, Forsikring og Pension, Forsvarsministeriet, Frederiksberg Kommune, Handel, Landsorganisationen i Danmark (LO), Transport og Serviceerhvervene (HTS), Håndværksrådet, IT-Brancheorganisationen, Justitsministeriet, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Landsbrugsrådet, Landsskatteretten, Lederne, MC-Touring Club Danmark, Motorcykel Importør Foreningen, Motorcykelbranchens Landsforbund, Politidirektøren i København, Politiforbundet i Danmark, Politifuldmægtigforeningen, Rigsadvokaten, Rigspolitichefen, Skattechefforeningen, Skatterevisorforeningen, SKAT, Transport- og Energiministeriet, Økonomi- og Erhvervsministeriet.

(En oversigt over modtagne høringssvar og Skatteministeriets kommentarer hertil bliver medtaget som bilag til lovforslaget.)

### Vurdering af konsekvenserne for lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner		
Administrative konsekvenser for det offentlige		
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet		
Administrative konsekvenser for erhvervslivet		
Miljømæssige konsekvenser	Lovforslaget medfører ikke nævneværdige miljømæssige konsekvenser.	
Administrative konsekvenser for		

borgerne		
Forholdet til EU-retten		

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1, 2 og 3

Der er tale om konsekvensændringer som følge af opdelingen af den eksisterende § 3 a til forslagets § 3 a og 3 c, jf. lovforslagets § 1, nr. 5 og 6.

Til nr. 4

De foreslåede bestemmelser har til formål at gennemføre de nødvendige ændringer i registreringsafgiftslovens bestemmelser som følge af EF-Domstolens dom af 15. september 2005.

EF-Domstolen foretog i relation til registreringsafgiftslovens § 3 a en vurdering af bestemmelsens betingelser om henholdsvis hovederhverv i den udenlandske virksomhed og betaling af en afgift.

I relation til hovederhvervskriteriet fastslår Domstolen, at dette ikke er i overensstemmelse med traktatens artikel 39, sammenholdt med artikel 10. Domstolens begrundelse er, at den begunstige personkreds i forhold til artikel 39 ifølge retspraksis er alle arbejdstagere, jf. præmis 70 og 64. Som anført af Domstolen i præmis 64 anses arbejdstagerbegrebet for at omfatte personer, ”... *der i en vis periode præsterer ydelser mod vederlag for en anden og efter dennes anvisninger.*” Det kræves, at der er en ”*en reel og faktisk beskæftigelse.*” Hvis beskæftigelse er af så ringe omfang, at den fremtræder ”*som et rent marginalt supplement*” vil den pågældende ikke blive anset som arbejdstager.

Vedrørende spørgsmålet om afgiftens overensstemmelse med traktaten fastslår Domstolen i dommens præmis 72, ”... *at den foreliggende sag ikke vedrører registreringsafgiftens sædvanlige funktion, men dens anvendelse på køretøjer indregistreret i en anden medlemsstat af en ejer, der har sit hjemsted i denne stat*”. I præmis 74 fastslår Domstolen, at med forbehold for ”*visse undtagelser, der ikke er relevante i den foreliggende sag, er beskatningen af motorkøretøjer ikke blevet harmoniseret. Medlemsstaterne kan derfor frit udøve deres beskatningsbeføjelser inden for dette område under overholdelse af fællesskabsretten (Cura Anlagen-dommen præmis 40)*”.

I forlængelse heraf fastslår Domstolen i præmis 76 og 77, at når en firmabil ”*i det væsentlige skal anvendes varigt i Danmark, eller når den faktisk anvendes på denne måde, er situationen sammenlignelig med den, der gav anledning til Cura Anlagen-dommen. Under disse omstændigheder*

*er det lovligt for Kongeriget Danmark at opkræve registreringsafgift af et køretøj, der af et selskab, som har sit hjemsted i en anden medlemsstat, stilles til rådighed for en dansk bosat arbejdstager.*” Domstolen begrundet i præmis 78 dette med, at *”i denne situation er en ligebehandling af de omhandlende arbejdstageres og de øvrige i Danmark bosattes anvendelse af en firmabil således lovlig for så vidt angår opkrævningen af en sådan afgift, og tilstrækkelig til at begrunde hindringen for arbejdskraftens frie bevægelighed.*” Endvidere lægger Domstolen vægt på, at tilknytningen til Danmark i den pågældende situation er størst, jf. præmis 79. Det fremgår af præmis 79, *”såfremt de i denne doms præmis 76 opregnede betingelser ikke er opfyldt, er den i en anden medlemsstat indregistrerede firmabils tilknytning til Danmark mindre, hvorfor en anden begrundelse for den omhandlende hindring er nødvendig”.*

Domstolen bemærker i præmis 81, at *”for så vidt som den danske regering finder, at ordningen med afgift på midlertidig registrering er begrundet i hensynet til at undgå skatteunddragelse gennem anvendelse af en firmabil indregistreret i en anden medlemsstat, må det fastslås, at en almindelig formodning for skatteunddragelse eller skattesvig ikke kan baseres på den omstændighed, at en arbejdsgiver med hjemsted i en anden medlemsstat stiller en firmabil til rådighed for en arbejdstager med bopæl i Danmark med henblik på erhvervsmæssige eller erhvervsmæssig og privat anvendelse. En sådan formodning kan således ikke begrunde en skatteforanstaltning, der griber ind i udøvelsen af en grundlæggende frihed, som traktaten sikrer.*” I præmis 83 anfører Domstolen, at *”denne konstatering gælder ikke alene for en erhvervsmæssig anvendelse af firmabilen, men også for en privat anvendelse, der er accessorisk i forhold til den erhvervsmæssige anvendelse (jf. i denne retning Ledoux-dommen, præmis 18)”.* Domstolen har tidligere, i forbindelse med vurderingen af anvendelsesområdet for artikel 39, i præmis 50 henvist til Ledoux og anført, at *”således som Domstolen har fastslået i præmis 18 i sin dom af 6. juli 1988, Ledoux (sag 128/86, Sml. S. 3741), berører den omstændighed, at en arbejdstager, for så vidt angår arbejdsvilkårene, stilles ringere end sine kolleger med bopæl i arbejdsgiverens hjemstat, direkte arbejdstagerens udøvelse af sin ret til fri bevægelighed inden for Fællesskabet.”*

Det skal til orientering nævnes, at Ledoux var en belgisk bosat arbejdstager, der arbejdede hos et firma med hjemsted i Frankrig. Firmaet havde stillet Ledoux en fransk indregistreret firmabil til rådighed. Ifølge ansættelsesforholdet skulle Ledoux benytte bilen som led i dennes erhverv, men han måtte også benytte køretøjet privat. Sagen var en præjudiciel forelæggelse og angik spørgsmålet, hvorvidt det var i strid med fællesskabsretten (speciel momsreglerne), at Belgien pålagde moms på et motorkøretøj, der var ejet af et fransk firma, og indregistreret og afgiftsberigtiget i Frankrig, når motorkøretøjet midlertidig blev brugt i Belgien af en belgisk bosat ansat både i erhvervsmæssig henseende og privat.

På denne baggrund indebærer forslaget en ændring i forhold til, hvornår en udenlandsk indregistreret firmabil betragtes som værende et afgiftspligtigt motorkøretøj, jf. registreringsafgiftslovens § 1. Forslaget indeholder dernæst en præcisering af anvendelsesområdet for registreringsafgiftslo-

vens § 3 a, hvorefter der kan opnås tilladelse til ratevis (kvartalsvis) betaling af registreringsafgiften for motorkøretøjer i grænsegænger situationer.

Ved lovændringen er det forsat et krav, at motorkøretøjet tilhører en udenlandsk virksomhed, dvs. en virksomhed med hjemsted eller fast forretningssted i udlandet. Motorkøretøjet skal stilles til rådighed for en herboende arbejdstager i den udenlandske virksomhed. Arbejdstagerbegrebet skal forstås i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 39 og EF-Domstolens retspraksis herom. Det må således kræves, at der er en reel og faktisk beskæftigelse i den udenlandske virksomhed, ligesom den udenlandske virksomhed har instruktionsbeføjelsen i forhold til arbejdstageren.

De foreslåede ændringer vil ligeledes omfatte herboende selvstændige erhvervsdrivende. Dette har baggrund i, at EF-Domstolen fortolker EF-traktatens artikel 43 (den frie etableringsret), og EF-traktatens artikel 49 (den frie udveksling af tjenesteydelser), parallelt med artikel 39 (arbejdskraftens frie bevægelighed). EF-Domstolen har senest fastslået dette ved domstolens dom af den 15. december 2005 i de forenede sager C-151/04 og C-152/04.

Det forslås derfor, at de foreslåede ændringer for anvendelse af en udenlandsk firmabil, også skal finde anvendelse i den situation, hvor der er tale om en selvstændigt erhvervsdrivende. Dette forudsætter naturligvis, at den selvstændige erhvervsdrivende udøver virksomhed, der er omfattet af enten artikel 43 eller artikel 49.

Det er i overensstemmelse med sædvanlig praksis fra EF-Domstolen op til nationale myndigheder, dvs. told- og skatteforvaltningen, at foretage en konkret vurdering af, om en person er omfattet af de relevante regler i Traktaten, dvs. henholdsvis artikel 39, 43 eller 49. Denne vurdering vil ske ud fra de kriterier som EF-Domstolen har opstillet.

Det følger af Dommens præmisser, at en udenlandsk indregistreret firmabil, der stilles til rådighed for en herboende arbejdstager af et selskab med hjemsted i en anden medlemsstat, alene vil være afgiftspligtig efter registreringsafgiftsloven, såfremt køretøjet i det væsentlige skal anvendes varigt i Danmark, eller faktisk anvendes på denne måde.

Det følger således af dommen, at der er to betingelser, som skal være opfyldt for, at Danmark har beskatningskompetencen i forhold til en herboendes anvendelse af en udenlandsk firmabil på dansk territorium. Der skal for det første være tale om en **varig** anvendelse af køretøjet. Dette har betydning for den tidsmæssig udstrækning af anvendelsen. For det andet skal firmabilen i det **væsentlige** anvendes i Danmark. Denne betingelse vedrører omfanget af brugen af firmabilen i Danmark i forhold til omfanget af brugen i udlandet. Begge betingelser skal være opfyldt, før Danmark har beskatningskompetencen.

Domstolen uddyber derudover ikke nærmere, hvad der skal forstås ved, at et køretøj anses for i det væsentlige at blive anvendt eller faktisk er blevet anvendt på denne måde.

Ved vurderingen af, hvor køretøjet i det væsentligste skal anvendes varigt eller faktisk anvendes på denne måde, foreslås det, at der anvendes såvel et **dagskriterium** som et **kilometerkriterium**. Begge kriterier vurderes i forhold til en samlet 12 måneders periode. Den 12 måneders periode behøver ikke at følge kalenderåret, men kan starte på hvilket som helst tidspunkt i løbet af året. Efter en 12 måneders periode starter en ny 12 måneders periode. Det vil sige varer ansættelsesforholdt tre år, indeholder forholdet tre på hinanden følgende 12 måneders perioder.

**Dagskriteriet** indebærer, at såfremt køretøjet inden for en periode af 12 måneder skal anvendes eller faktisk er blevet anvendt 183 dage eller mere i Danmark, anses køretøjet som værende anvendt i det væsentlige varigt i Danmark. Modsat gælder det, at hvis køretøjet anvendes mindre end 183 dage i Danmark inden for en periode på 12 måneder, vil der ikke skulle betales dansk registreringsafgift for køretøjet. I praksis betyder kriteriet, at det antal dage, hvor firmabilen anvendes i Danmark tælles sammen over en 12 måneders periode.

Hvis den pågældende firmabil samme dag anvendes både i Danmark samt i udlandet gælder følgende:

- Hvis anvendelsen i udlandet er helt eller delvist erhvervsmæssigt, indgår den pågældende dag ikke i forhold til de talte dage på dansk territorium i den relevante 12 måneders periode. Det gælder uanset om anvendelsen i Danmark er erhvervsmæssig eller privat.
- Hvis anvendelsen i udlandet alene er privat, tæller dagen med i forhold til anvendelse af køretøjet på dansk territorium. Det gælder uanset om anvendelsen i Danmark er erhvervsmæssig eller privat.

Ved **kilometerkriteriet** bliver omfanget af det samlede brug af firmabilen i Danmark vurderet i forhold til omfanget af antal kørte kilometer med firmabilen i udlandet i erhvervsmæssig henseende. Det betyder, at der bliver lagt vægt på antal kørte kilometer i udlandet i erhvervsmæssig henseende i forhold til den samlede kørsel af firmabilen i Danmark, dvs. både privat og erhvervsmæssig kørsel, inden for en periode af 12 måneder. Såfremt køretøjet inden for den pågældende 12 måneders periode i udlandet i erhvervsmæssig henseende er kørt mindre end den samlede kørsel i Danmark, anses køretøjet for i det væsentlige at være anvendt varigt i Danmark eller faktisk på denne måde. Privat kørsel i udlandet eksempelvis i forbindelse med ferie eller week-endophold tæller ikke med i forhold til antal kørte kilometer i udlandet.

Hvis en firmabil i overensstemmelse med bare et af kriterierne (dagskriteriet eller kilometerkriteriet) ikke er afgiftspligtig i Danmark, har det ingen betydning, at firmabilen efter det andet kriterium er omfattet af afgiftspligten. Dette betyder, at hvis firmabilen i overensstemmelse med kilometerkriteriet ikke bliver anvendt i det væsentlige varigt i Danmark, bliver køretøjet ikke afgifts-

pligtigt, selvom firmabilen efter dagskriteriet faktisk i den pågældende periode bliver anvendt flere end 183 dage i Danmark. Begge kriterier skal således være opfyldt, før en udenlandsk indregistreret firmabil er omfattet af afgiftspligten i registreringsafgiftsloven.

Et køretøjs kørsel består af privat og erhvervmæssig kørsel i henholdsvis Danmark og udlandet. Udlandet omfatter i den forbindelse både EU-/EØS-lande samt tredjelande. For både dagskriteriet og kilometerkriteriet gælder, at der på den ene side ses på den samlede kørsel i Danmark, dvs. både privat og erhvervmæssig kørsel, og på den anden side på den erhvervmæssige brug af firmabilen i udlandet. Privat kørsel i udlandet tælles ikke med, når det opgøres, om kriterierne er opfyldt.

Ved vurdering af, om der kan opnås afgiftsfritagelse indgår således **den erhvervmæssige kørsel i udlandet**, der udgøres af erhvervmæssig kørsel på udenlandsk territorium samt kørsel mellem bopælen i Danmark og arbejdspladsen i udlandet inklusive den del, der foregår i Danmark. **Den samlede kørsel i Danmark** er denne sammenhæng privat og erhvervmæssig kørsel på dansk territorium fratrukket den del af kørslen mellem bopælen i Danmark og udenlandsk arbejdsplads, der foregår i Danmark.

Kørsel mellem bopælen i Danmark og arbejde indgår således i opgørelsen af den erhvervmæssige kørsel. Ved kørsel fra bopælen i Danmark til eksempelvis Tyskland anses hele turen for erhvervmæssig kørsel i udlandet, både i forhold til dagskriteriet og i forhold til kilometerkriteriet.

Skattemæssigt anses kørsel mellem bopæl og arbejde i en firmabil for at være privat kørsel. Dette gælder uanset om der køres i Danmark eller i udlandet eller både i Danmark og udlandet. Dette lovforslag ændrer ikke på den skattemæssige behandling af kørsel mellem bopæl og arbejde i en firmabil.

De foreslåede ændringer er ikke til hinder for, at firmabilen også anvendes til private forhold, jf. præmis 83. Det er i forhold til registreringsafgiften et anliggende mellem arbejdsgiver og arbejdstager, hvorvidt køretøjet også må anvendes privat.

#### Eksempel 1

En herboende arbejdstager kører dagligt dvs. mandag til fredag mellem bopæl og arbejdspladsen i Tyskland eller Sverige, og samtidig benyttes køretøjet privat i Danmark i weekenden. Den daglige kørsel mellem bopæl og arbejde foregår både i Danmark og enten i Tyskland eller i Sverige, men efter dagskriteriet tæller denne kørsel ikke med som kørsel i Danmark. Hvis der f.eks. er 45 arbejdsuger i et år, bliver bilen således efter dagskriteriet brugt erhvervmæssigt 225 dage årligt i udlandet og 140 dage i Danmark. Da firmabilen anvendes mindre end 183 dage i Danmark, vil den efter det foreslåede dagskriterium ikke i det væsentlige blive anvendt varigt i Danmark. Køretøjet vil dermed ikke være afgiftspligtigt efter registreringsafgiftsloven.

### Eksempel 2

En herboende arbejdstager både arbejder og overnatter i arbejdsstaten i udlandet mandag til fredag. Firmabilen benyttes til kørsel til og fra bopæl og arbejdspladsen henholdsvis mandag og fredag. Køretøjet benyttes desuden i Danmark i weekenderne. Køretøjet bliver således i løbet af en arbejdsuge anvendt fire dage i Danmark. I forhold til dagskriteriet, er det alene to af dagene, der tæller med i forhold til anvendelsen i Danmark. Dette skyldes, at kørslen to af dagene – henholdsvis mandag og fredag – foregår både i Danmark samt i udlandet i erhvervsmæssig henseende, og derfor indgår disse to dage ikke i optællingen af antal dage i Danmark. Hvis der f.eks. er 45 arbejdsuger i løbet af en 12 måneders periode, vil bilen efter definitionerne i dagskriteriet blive brugt ca. 140 dage i Danmark (45 uger a 2 dage og 7 uger a 7 dage). Da firmabilen anvendes mindre end 183 dage i Danmark, vil den efter det forslåede dagskriterium ikke i det væsentlige blive anvendt varigt i Danmark. Køretøjet vil dermed ikke være afgiftspligtigt efter registreringsafgiftsloven.

### Eksempel 3

En herboende selvstændigt erhvervsdrivende bliver tilknyttet et projekt i udlandet. Forholdet er omfattet af enten traktatens artikel 43 eller 49. Projektet medfører, at vedkommende i projektperioden i længere perioder, f.eks. syv måneder ad gangen, primært skal opholde sig, dvs. overnatte og arbejde i den pågældende stat. Efter definitionerne i dagskriteriet bruges firmabilen i Danmark i ca. fem måneder, svarende til ca. 150 dage. Da firmabilen anvendes mindre end 183 dage i Danmark, vil den efter det forslåede dagskriterium i det væsentlige blive anvendt varigt i Danmark. Køretøjet vil dermed ikke være afgiftspligtigt efter registreringsafgiftsloven.

### Eksempel 4

En herboende arbejdstager er ansat ved et tysk firma som sælger på det danske marked. Den pågældende arbejdstager kører derfor primært i Danmark, men kører ca. en gang ugentligt til Tyskland for at deltage i møde og lign.

Da firmabilen efter definitionerne i dagskriteriet anvendes ca. 50 dage årligt i udlandet og ca. 315 dage i Danmark, bliver firmabilen anvendt flere end 183 dage i Danmark, og vil efter dagskriteriet således i det væsentlige blive anvendt varigt i Danmark

Hvis firmabilen ligeledes efter kilometerkriteriet i det væsentlige blive anvendt varigt i Danmark, er køretøjet afgiftspligtigt i henhold til registreringsafgiftsloven.

Modsat hvis firmabilen efter kilometerkriteriet derimod ikke bliver anvendt i det væsentlige varigt i Danmark, er køretøjet ikke afgiftspligtigt efter registreringsafgiftsloven.

### Eksempel 5a

En herboende arbejdstager er ansat ved et tysk firma som sælger på både det danske og det svenske marked. Den pågældende kører erhvervsmæssigt i Sverige tre dage ugentligt og resten af tiden i Danmark. Den erhvervsmæssige kørsel i Sverige er 27.000 km årligt, den erhvervsmæssige kør-

sel i Danmark er 18.000 km og den private kørsel i Danmark er 5.000 km. Der er ca. 45 arbejdsuger i løbet af en 12-måneders periode.

Da firmabilen efter definitionerne ovenfor anvendes ca. 135 dage i udlandet og ca. 230 dage i Danmark, anses firmabilen efter dagskriteriet for i det væsentlige at blive anvendt varigt i Danmark

Da firmabilen anvendes 27.000 km erhvervsmæssigt i udlandet og 23.000 km samlet i Danmark (erhverv og privat kørsel) bliver firmabilen ikke efter kilometerkriteriet i det væsentlige anvendt varigt i Danmark.

Da således et af de to kriterier er opfyldt, er køretøjet ikke afgiftspligtigt efter registreringsafgiftsloven

#### Eksempel 5b

Samme som 5a, men den private kørsel i Danmark er 10.000 km. Da firmabilen dermed anvendes 27.000 km erhvervsmæssigt i udlandet og 28.000 km samlet i Danmark (erhverv og privat kørsel) anses firmabilen efter kilometerkriteriet for i det væsentlige at blive anvendt varigt i Danmark.

Da firmabilen både efter dagskriteriet og kilometerkriteriet i det væsentlige bliver anvendt varigt i Danmark, er køretøjet omfattet af afgiftspligten.

#### Eksempel 6

En herboende selvstændigt erhvervsdrivende har sin virksomhed i Malmø, men leverer hovedsageligt tjenesteydelser i Danmark. Den selvstændige erhvervsdrivende er i Malmø en gang ugentligt i erhvervsmæssigt øjemed. Den selvstændige erhvervsdrivende anvender firmabilen erhvervsmæssigt i et andet EU-land ca. 50 dage årligt ifølge dagskriteriet, og firmabilen anvendes ca. 315 dage årligt i Danmark.

Efter dagskriteriet anses firmabilen for i det væsentlige blive anvendt varigt i Danmark.

Hvis det sammen er gældende efter kilometerkriteriet, er køretøjet afgiftspligtigt i henhold til registreringsafgiftsloven.

Modsat hvis firmabilen efter kilometerkriteriet derimod ikke bliver anvendt i det væsentlige varigt i Danmark, er køretøjet ikke afgiftspligtigt efter registreringsafgiftsloven.

#### Eksempel 7

En herboende arbejdstager kører i løbet af en 12-måneders periode ifølge kilometerkriteriet 17.500 km i Danmark (både erhvervsmæssigt og privat), 16.000 kilometer erhvervsmæssigt i udlandet og 3.000 km privat i udlandet.

Da den erhvervsmæssige kørsel i udlandet er mindre end den samlede kørsel i Danmark anses køretøjet efter kilometerkriteriet for i det væsentlige blive anvendt varigt i Danmark



Hvis firmabilen ligeledes efter dagskriteriet i det væsentlige blive anvendt varigt i Danmark, er køretøjet afgiftspligtigt i henhold til registreringsafgiftsloven.

Modsat hvis firmabilen efter dagskriteriet derimod ikke bliver anvendt i det væsentlige varigt i Danmark, er køretøjet ikke afgiftspligtigt efter registreringsafgiftsloven.

En firmabil anses også for i det væsentlige at blive anvendt varigt i Danmark, selvom den konkrete bil i en periode på 12 måneder på grund af bilskifte ikke opfylder både dagskriteriet og kilometerkriteriet, såfremt den ansatte eller selvstændige erhvervsdrivende samlet set i den pågældende periode har anvendt en udenlandsk firmabil i Danmark i det væsentlige varigt.

Forslaget indeholder endelig også en hjemmel til, at told- og skatteforvaltningen efter udløbet af en 12 måneders periode undtagelsesvis i ganske særlige tilfælde kan dispensere fra dagskriteriet og kilometerkriteriet. Det vil sige, at hvis der i løbet af en 12 måneders periode indtræder nogle ganske særlige omstændigheder, der medfører, at et ellers afgiftsfrit køretøj alligevel bliver omfattet af afgiftspligten, kan told- og skatteforvaltningen efter en konkret vurdering dispensere fra afgiftskravet. Bestemmelsen kan efter en konkret vurdering eksempelvis finde anvendelse i den situation, hvor den herboende arbejdstager er blevet indlagt på hospitalet i en periode, og derfor ikke har kunne anvende firmabilen i udlandet i perioden.

Til nr. 5

Den foreslåede § 3 a vedrører alene udenlandske firmabiler. Med den foreslåede ændring vil der stadigvæk være mulighed for at betale en løbende registreringsafgift.

Registreringsafgiften kan således forsat betales på to måder. Enten ved at den fulde registreringsafgift betales ved den første danske indregistrering af køretøjet, eller ved at der betales ratevis (kvartalsvis) registreringsafgift efter i lovens § 3a, stk. 3-8.

Det er færdselsloven, nærmere bestemt færdselsbekendtgørelsen, der fastslår, hvornår en dansk bosat må benytte en udenlandsk indregistreret firmabil. Dette ændrer dette lovforslag ikke på.

Udgangspunktet efter færdselsloven er, at en dansk bosat skal anvende en dansk indregistreret bil. Fremtidigt vil dette udgangspunkt således i visse situationer blive fraveget for de såkaldte firmabiler, der stilles til rådighed for en herboende arbejdstager eller selvstændigt erhvervsdrivende.

For denne gruppe gælder, at hvis de er bosat i Danmark og anvender firmabilen både i Danmark og i udlandet, kan de anvende en udenlandsk indregistreret firmabil afgiftsfrit i Danmark, såfremt told- og skatteforvaltningen efter ansøgning har afgjort, at det pågældende køretøj ikke er omfattet ikke er afgiftspligtigt i henhold til registreringsafgiftsloven. Det er således alene told- og skattefor-

valtningen, der har kompetence til at afgøre, hvorvidt det pågældende køretøj er afgiftspligtigt efter registreringsafgiftsloven, eller om køretøjet kan anvendes afgiftsfrit i Danmark.

Det er derfor en forudsætning for, at en dansk bosat arbejdstager eller selvstændigt erhvervsdrivende må benytte en udenlandsk indregistreret firmabil, at told- og skatteforvaltningen efter ansøgning har afgjort, hvorvidt køretøjet er omfattet af afgiftsplikten i registreringsafgiftsloven, eller om køretøjet er afgiftsfri som følge af dagskriteriet eller kilometerkriteriet.

Dette omfatter både den situation, hvor bilen, jf. den foreslåede § 1, nr. 4 ikke er afgiftspligtig i Danmark, og den situation, hvor bilen er afgiftspligtig, og den afgiftspligtige samtidig ønsker at betale den proratiske afgift, jf. lovens § 3 a, stk. 3.

I forbindelse med told- og skatteforvaltningens behandlingen af ansøgningen, vil det således blive vurderet, hvorvidt køretøjet i den kommende periode er afgiftspligtigt i Danmark. Bevisbyrden for, hvorvidt det pågældende køretøj er omfattet af de foreslåede regler for udenlandsk indregistreret firmabiler påhviler den person eller virksomhed, der ønsker at anvende disse regler. Dette kan eksempelvis ske ved at forevise kørebøger eller anden dokumentation. Der vil ikke blive fastsat krav om, at en kørebog skal anvendes. Det vil således være frivilligt, hvorvidt en kørebog ønskes anvendt som dokumentation.

I forbindelse med ansøgningen og til brug for fastsættelse af afgiftsplikten, foreslås det, at den udenlandske arbejdsgiver skal afgive en erklæring om, at motorkøretøjet er stillet til rådighed for den herboende arbejdstager, samt hvor køretøjet i forhold til dagskriteriet og kilometerkriteriet skal anvendes. Den selvstændige erhvervsdrivende vil ligeledes skulle afgive en erklæring om, at køretøjet anvendes i forbindelse med udøvelse af denne grænseoverskridende beskæftigelse, samt hvor køretøjet i forhold til dagskriteriet og kilometerkriteriet skal anvendes. Der vil ligeledes på anmodning skulle fremvises en ansættelseskontrakt og anden dokumentation.

Told- og skatteforvaltningens afgørelse vedrørende afgiftsplikten omfatter som minimum en 12 måneders periode. Periodens længde kan derudover enten være tidsubegrænset eller svare til en aftalte kontraktperiode.

Det vil være en forudsætning, at der ikke indtræder væsentligt ændrede omstændigheder navnlig med hensyn til ansættelsesforholdet, samt i hvilket land bilen i det væsentlige bliver anvendt varigt eller faktisk er blevet anvendt på denne måde. Såfremt dette sker, skal det meddeles til told- og skatteforvaltningen.

Told- og skatteforvaltningen vil ved udløb af hver 12 måneders periode kunne foretage en konkret prøvelse af, om betingelser for enten afgiftsfriheden eller betaling af den kvartalsvise afgift er opfyldt. Det forventes, at selvstændige erhvervsdrivende hovedsageligt vil blive kontrolleret i forbindelse med kontrollen af indkomstskatten.

Det foreslås desuden, at skatteministeren får en bemyndigelse til at fastsætte administrative regler for kravene til dokumentation i forhold til den foreslåede § 1, nr. 4. Det forventes, at der vil blive udstedt regler om, at told- og skatteforvaltningens afgørelse altid vil skulle medbringes i køretøjet. Således at det umiddelbart i forbindelse med en kontrol om overholdelse af reglerne vil kunne bevises, at det pågældende udenlandsk indregistreret køretøj enten kan anvendes afgiftsfrit i Danmark eller, at køretøjet afgiftsberigtiges efter ordningen med den løbende registreringsafgift.

Som følge af det ændrede kriterium for afgiftsberigtigelse af udenlandske firmabiler, foreslås det endeligt, at adgangen til at kunne betale dagsafgiften afskaffes. Dagsafgiften har primært været anvendt i de situationer, hvor bilen i det væsentlige er blevet varigt anvendt i en anden medlemsstat af en herboende arbejdstager. Disse situationer vil ikke længere være omfattet af afgiftspligten.

#### *Udenlandske hyrevogne*

Den foreslåede § 3 a, stk. 9 er en videreførelse af den gældende § 3 a, stk. 8. Bestemmelsen vedrører udenlandske hyrevogne. Hyrevogne, der er indregistreret i udlandet og som føres af en herboende under kørsel her i landet, kan fortsat efter ansøgning fritages for registreringsafgift.

Bestemmelsen er af lovtekniske hensyn indsat i den foreslåede § 3 a, idet denne bestemmelse også omfatter køretøjer registreret med udenlandske nummerplader. Hvorimod den foreslåede § 3 c alene vedrører køretøjer, der er indregistreret på danske nummerplader.

#### Til nr. 6

§ 3 c er en videreførelse af den nuværende § 3 a, stk. 1, nr. 1. Bestemmelsen vedrører de såkaldte udlændingebiler. Ved udlændinge forstås personer, der ikke har dansk statsborgerskab.

Det er med opdelingen af lovens § 3 a, stk. 1 nr. 1 og nr. 2 ikke hensigten, at der skal ske nogen ændring i forhold til den nuværende fortolkning af den gældende § 3 a, stk. 1, nr. 1.

Efter bestemmelsen kan der således forsat efter ansøgning gives tilladelse til ratevis (kvartalsvis) betaling af registreringsafgift for udlændingebiler (omfatter også køretøjer tilhørende asylansøgere), dvs. indregistreringspligtige motorkøretøjer tilhørende en udlænding og af denne benyttes under et tidsbegrænset ophold her i landet.

#### Til nr. 7

Ændringen forlænger den periode, hvor der gives nedslag i registreringsafgiften for brugte biler, der opfylder kravene til nedslag i registreringsafgiften for nye biler.

Ved lov nr. 948 af 20. december og lov nr. 964 af 20. december 1999 blev registreringsafgiften og brændstofforbrugsafgiften med virkning fra 1. januar 2000 ændret således, at afgiftsbelastningen

for særligt brændstoføkonomiske biler blev lavere end hvad pris, brændstoføkonomi og brændstofstype havde resulteret i efter de indtil da gældende regler.

Der vil opstå en uheldig konkurrencefordrejning mellem nye og brugte indførte biler, der er særlig brændstoføkonomiske, såfremt brændstoføkonomiske biler, der indføres som brugte skulle afgiftsberigtiges som almindelige ikke særligt brændstoføkonomiske biler. Dette rettes op ved ændringsforslaget.

Til nr. 8

En konsekvens af de nye kriterier bliver samtidig, at såfremt et afgiftsberigtiget køretøj efter en endt 12 måneders periode, jf. enten dagskriteriet eller kilometerkriteriet rent faktisk ikke har været anvendt i det væsentlige varigt i Danmark, vil den afgiftspligtige kunne ansøge told- og skatteforvaltningen om at få den betalte registreringsafgift tilbagebetalt. Afgiften vil blive tilbagebetalt, såfremt den afgiftspligtige kan godtgøre, at firmabilen enten som følge af dagskriteriet eller kilometerkriteriet i den forløbne 12 måneders periode rent faktisk ikke har været anvendt i det væsentlige varigt i Danmark.

Det forslås i den forbindelse, at skatteministeren får en bemyndigelse til at fastsætte administrative regler for kravene til dokumentation af dette.

Til nr. 9

Efter forslaget skal der ikke længere betales gebyr for vurdering af fabriksnye køretøjer.

Til nr. 10 og 11

Der er tale om konsekvensændringer som følge af ændringen i lovforslagets § 1, nr. 5 og 6.

Til nr. 12

Det foreslås, at der i lovens strafbestemmelse indsættes en henvisning til den foreslåede § 1, nr. 2. Dette skyldes, at det efter forslaget er told- og skatteforvaltningen, der afgør, om det pågældende køretøj er afgiftspligtig eller ikke, jf. dagskriteriet og kilometerkriteriet. Uanset om køretøjet er afgiftspligtig eller ikke, skal man have ansøgt told- og skatteforvaltningen herom.

Den foreslåede henvisning medfører, at en manglende ansøgning også er omfattet af lovens strafbestemmelsen.

Der er desuden tale om en konsekvensændring som følge af ændringen i § 1, nr. 5, 6 og 7.

Til nr. 13

Der er tale om en konsekvensændring som følge af ændringen i § 1, nr. 5, 6 og 7.

Til nr. 1

Den skattepligtige værdi af den private rådighed over en firmabil beregnes som en procentdel af bilens værdi. I ligningslovens § 16, stk. 4, 3., 4. og 5. pkt. er det bestemt, hvordan bilens værdi skal opgøres alt afhængig af bilens alder og registreringsforhold.

Den gældende ligningslovs § 16, stk. 4, 5. pkt., henviser til registreringsafgiftslovens § 3 a, stk. 6. Som konsekvens af forslaget om ændring af registreringsafgiftslovens § 3 a, foreslås det at nyaffatte ligningslovens § 16, stk. 4, 5. pkt.

Den foreslåede bestemmelse i ligningslovens § 16, stk. 4, 5. pkt., omhandler for det første værdiansættelsen af firmabiler, der ikke indregistreres her i landet. For det andet omhandler bestemmelsen værdiansættelsen af firmabiler, der er omfattet af registreringsafgiftslovens § 1, stk. 4, som affattet ved dette lovforslags § 1, nr. 4. Sådanne biler kan være indregistreret i Danmark eller kan forblive indregistreret i udlandet, jf. registreringsafgiftslovens § 3 a, stk. 8, som affattet ved dette lovforslags § 1, nr. 5. Det er uden betydning for værdiansættelsen af firmabilen, om der skal svares afgift efter reglerne i registreringsafgiftslovens § 3 a, som affattet ved dette lovforslags § 1, nr. 5.

Ved værdiansættelsen af de firmabiler, der er omfattet af forslaget til ligningslovens § 16, stk. 4, 5. pkt., skal man anvende den værdi, som efter ligningslovens § 16, stk. 4, 3. og 4. pkt., ville blive lagt til grund ved værdiansættelsen af en tilsvarende bil, som er indregistreret her i landet, og som er pålagt fuld registreringsafgift.

Efter ligningslovens § 16, stk. 4, 3. pkt., gælder, at hvis arbejdsgiveren har anskaffet bilen højst tre år efter første indregistrering, fastsættes bilens værdi i det indkomstår, hvor bilen er indregistreret første gang og i de to følgende indkomstår til den oprindelige nyvognspris. Det gælder uanset hvem, der var ejer af bilen på tidspunktet for første indregistrering. I det fjerde indkomstår efter første indregistrering og i de efterfølgende indkomstår beregnes den skattepligtige værdi af 75 pct. af nyvognsprisen. Nyvognsprisen er fakturaprisen, inkl. moms, registreringsafgift, leveringsomkostninger og alt normalt tilbehør, jf. Vestre Landsrets dom i SKM2004,418.

Firmabiler, der er omfattet af den foreslåede § 16, stk. 4, 5. pkt., og som er anskaffet højst tre år efter første indregistrering, skal værdiansættes til den oprindelige nyvognspris for en tilsvarende bil, som er indregistreret her i landet. Værdiansættelsen skal således ske efter et skøn over, hvad fakturaprisen for en tilsvarende bil, inkl. moms, registreringsafgift, leveringsomkostninger og normalt tilbehør, ville udgøre her i landet på tidspunktet for første indregistrering. I det indkomstår, hvor bilen er indregistreret første gang og i de to følgende indkomstår værdiansættes bilen til denne skønsmæssigt fastsatte nyvognspris, og derefter til 75 pct. af denne pris.

Efter ligningslovens § 16, stk. 4, 4. pkt. gælder, at hvis arbejdsgiveren har anskaffet bilen mere

end tre år efter første indregistrering, opgøres bilens værdi til arbejdsgiverens købspris inkl. eventuelle istandsættelsesudgifter. Tilsvarende gælder, hvis firmabilen er en tidligere hyrevogn, der er anskaffet uden berigtigelse af registreringsafgift.

Firmabiler, der er omfattet af den foreslåede § 16, stk. 4, 5. pkt., og som er anskaffet mere end tre år efter første indregistrering, skal værdiansættes efter et skøn over, hvad købsprisen inkl. eventuelle istandsættelsesudgifter for en tilsvarende bil ville være her i landet på anskaffelsestidspunktet.

Ved vurderingen af om firmabilen er en ”ny” eller en ”gammel” firmabil, jf. ligningslovens § 16, stk. 4, 3. og 4. pkt., kan der lægges vægt på tidspunktet for en eventuel udenlandsk indregistrering.

### Eksempel 1

Den skattepligtige er bosat i Danmark. Han er ansat hos en arbejdsgiver, der har hjemsted i Sverige. Han får en firmabil til privat rådighed af arbejdsgiveren. Firmabilen er anskaffet i Sverige samme år (indkomstår 1), som den er indregistreret første gang i Sverige. Firmabilen skal anvendes i Danmark i et omfang, som medfører at bilen skal afgiftsberigtiges efter registreringsafgiftslovens § 3 a, jf. dette lovforslags § 1, nr. 4. Den skattepligtige værdi af firmabilen skal beregnes af bilens værdi. Bilens værdi i indkomstår 1, 2 og 3 er nyvognsprisen for en tilsvarende bil, der er indregistreret i Danmark i år 1. I indkomstår 4 og følgende indkomstår er bilens værdi 75 pct. af denne nyvognspris.

Hvis arbejdsgiveren i stedet havde anskaffet bilen i Sverige i år 4, ville bilens værdi være den købspris inkl. eventuelle istandsættelsesudgifter, som man i år 4 kunne anskaffe en tilsvarende bil for her i landet.

Den skattemæssige behandling i eksemplet vil være den samme, hvis arbejdsgiveren har hjemsted i Tyskland og firmabilen var anskaffet i Tyskland.

### Eksempel 2

Den skattepligtige er bosat i Danmark. Han er ansat hos en arbejdsgiver, der har hjemsted i Sverige. Han får en firmabil til privat rådighed af arbejdsgiveren. Firmabilen er anskaffet i Sverige samme år (indkomstår 1), som den er indregistreret første gang i Sverige. Firmabilen skal anvendes både i Danmark og i Sverige, men dog således, at anvendelsen i Danmark har så ringe et omfang, at bilen ikke skal afgiftsberigtiges efter registreringsafgiftslovens § 3 a, jf. dette lovforslags § 1, nr. 4. Den skattepligtige værdi af firmabilen skal beregnes af bilens værdi. Bilens værdi i indkomstår 1, 2 og 3 er nyvognsprisen for en tilsvarende bil, der er indregistreret i Danmark i år 1. I indkomstår 4 og følgende indkomstår er bilens værdi 75 pct. af denne nyvognspris.

Hvis arbejdsgiveren i stedet havde anskaffet bilen i Sverige i år 4, ville bilens værdi være den købspris inkl. eventuelle istandsættelsesudgifter, som man i år 4 kunne anskaffe en tilsvarende bil for her i landet.

Den skattemæssige behandling i eksemplet vil være den samme, hvis arbejdsgiveren har hjemsted i Tyskland og firmabilen var anskaffet i Tyskland.

### Eksempel 3

Den skattepligtige er bosat i Sverige. Han er ansat hos en arbejdsgiver, der har hjemsted i Danmark. Han får en firmabil til privat rådighed af arbejdsgiveren. Arbejdsgiveren har leaset firmabilen i Sverige samme år som bilen er indregistreret første gang i Sverige. Firmabilen skal anvendes både i Danmark og i Sverige. Den skattepligtige værdi af firmabilen skal beregnes af bilens værdi. Bilens værdi i indkomstår 1, 2 og 3 er nyvognsprisen for en tilsvarende bil, der er indregistreret i

Danmark i år 1. I indkomstår 4 og følgende indkomstår er bilens værdi 75 pct. af denne nyvognspris.

Hvis arbejdsgiveren i stedet havde leaset bilen i år 4, ville bilens værdi være den købspris inkl. eventuelle istandsættelsesudgifter, som man i år 4 kunne anskaffe en tilsvarende bil for her i landet.

Den skattemæssige behandling i eksemplet vil være den samme, hvis den skattepligtige er bosat i Tyskland og firmabilen var leaset i Tyskland.

#### Eksempel 4

Den skattepligtige er bosat i Sverige. Han er ansat hos en svensk arbejdsgiver, som har fast driftssted i Danmark. Han udfører arbejde i Danmark og skal derfor beskattes i Danmark. Han får en firmabil til privat rådighed af arbejdsgiveren. Firmabilen er anskaffet samme år (indkomstår 1), som den er indregistreret første gang i Sverige. Firmabilen skal anvendes i Danmark i forbindelse med arbejdet her. Den skal også anvendes i Sverige. Den skattepligtige værdi af firmabilen skal beregnes af bilens værdi. Bilens værdi i indkomstår 1, 2 og 3 er nyvognsprisen for en tilsvarende bil, der er indregistreret i Danmark i år 1. I indkomstår 4 og følgende indkomstår er bilens værdi 75 pct. af denne nyvognspris.

Hvis arbejdsgiveren i stedet havde anskaffet bilen i år 4, ville bilens værdi være den købspris inkl. eventuelle istandsættelsesudgifter, som man i år 4 kunne anskaffe en tilsvarende bil for her i landet.

Den skattemæssige behandling i eksemplet vil være den samme, hvis den skattepligtige er bosat i Tyskland og firmabilen var anskaffet i Tyskland.

#### *Til § 3*

Til stk. 1

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende. Loven har virkning fra samme dato.

#### *Udenlandske firmabiler – registreringsafgiftsloven*

Det fremgår af EF-Traktatens artikel 228, stk. 1, at såfremt EF-Domstolen fastslår, at en medlemsstat ikke har overholdt en forpligtelse, der påhviler den i medfør af traktaten, skal staten gennemføre de nødvendige foranstaltninger til dommens opfyldelse. Heri ligger efter Domstolens faste praksis, at en medlemsstat straks efter afsigelsen af en dom skal iværksætte foranstaltninger med henblik på at opfylde dommen så hurtigt som muligt. Hvis Domstolen har fastslået, at visse lovbestemmelser er i strid med EF-Traktaten, skal lovgivningsmagten således ændre de pågæl-



dende bestemmelser med henblik på at bringe disse i overensstemmelse med traktaten. Fra dommes afsigelse og indtil en lovændring træder i kraft, kan det samtidig være nødvendigt at tilrette administrationen af de gældende regler i overensstemmelse med dommen.

Ved dom af 15. september 2005, i sag C-464/02, Kommissionen mod Danmark, tilsidesatte EF-Domstolen det nuværende kriterium i registreringsafgiftsloven, hvorefter ansættelsesforholdet skal være den ansattes hovederhverv. I stedet lagde Domstolen vægt på, jf. præmis 76 og 77, at ”når en firmabil i det væsentlige skal anvendes varigt i Danmark, eller når den faktisk anvendes på denne måde... er det lovligt for Danmark at opkræve registreringsafgift af et køretøj, der af et selskab, som har sit hjemsted i en anden medlemsstat, stilles til rådighed for en dansk bosat arbejdstager”.

På baggrund af dommen bad Skatteministeriet SKAT om at foranledige, at reglerne blev administreret i overensstemmelse med dommen. SKAT udsendte i den forbindelse en meddelelse om den ændrede praksis, SKM2005.387.TSS. Det følger bl.a. af denne meddelelse, at indtil Folketinget har vedtaget en lovændring vil der ved administrationen af reglerne blive foretaget følgende ændringer:

- ”Der kan ikke stilles krav om, at beskæftigelsen ved den udenlandske virksomhed, der stiller firmabilen til rådighed, skal være den ansattes hovederhverv.
- En udenlandsk firmabil stillet til rådighed for en herboende, der har en bibeskæftigelse i den udenlandske virksomhed, vil således kunne godkendes efter reglerne om betaling af kvartalsafgift efter registreringsafgiftslovens § 3 a.
- Ekspeditioner med betaling af dagsafgift stilles i bero indtil videre, idet der i disse sager er en formodning om, at bilerne i det væsentlige varigt anvendes i udlandet. Det gælder såvel de løbende som nye ekspeditioner med betaling af dagsafgift efter registreringsafgiftslovens § 3 a, stk. 7. Der vil dog fortsat kunne opkræves dagsafgift i de tilfælde, hvor der købes dagsbeviser for mere end et halvt år ad gangen.”

Efter en vedtagelse af de ændrede regler for udenlandske firmabiler, vil der blive udstedt genoptagelsescirkulære. For firmabiler, hvor benyttelsen efter de nye lovregler vil kunne ske uden betaling af registreringsafgift, skal der i givet fald ske tilbagebetaling efter dansk rets almindelige regler om tilbagebetaling af beløb erlagt i urigtig formening om skyld. Det er nu skatteforvaltningsloven, der finder anvendelse i disse tilfælde.

Der skal i den forbindelse henvises til skatteforvaltningsloven (lov nr. 427 af 6. juni 2005), specielt lovens § 32, stk. 1, nr. 1, der vedrører ekstraordinær fastsættelse af afgiftstilsvaret og godtgørelse af afgift. Bestemmelsen har følgende ordlyd:

*§ 32. Uanset fristerne i § 31 kan et afgiftstilsvaret eller en godtgørelse af afgift fastsættes eller ændres efter anmodning fra den afgiftspligtige henholdsvis den godtgørelsesberettigede eller efter told- og skatteforvaltningens bestemmelse, hvis:*

*1) Hittidig praksis er endeligt underkendt ved en dom, en landsskatteretskendelse eller skatteministerens beslutning efter § 49, 2. pkt., eller en praksisændring er offentliggjort af Skatteministeriet. I disse tilfælde kan genoptagelse foretages til gunst for den afgiftspligtige fra og med den afgiftsperiode, der er helt eller delvis sammenfaldende med den afgiftsperiode, der var til prøvelse i den første sag, der resulterede i underkendelse af praksis, eller den afgiftsperiode, der er påbegyndt, men endnu ikke udløbet, 5 år forud for underkendelsen af praksis. Tilsvarende kan genoptagelse ske til gunst for den godtgørelsesberettigede vedrørende godtgørelse af afgift, der kunne være gjort gældende fra og med det tidspunkt, der var til prøvelse i den første sag, der resulterede i underkendelse af praksis, eller 5 år forud for underkendelsen af praksis.*

Det fremgår af bemærkningerne til bestemmelsen, at den er en videreførelse af skattestyrelseslovens § 35B og 35C. Det skal til orientering nævnes, at skatteforvaltningsloven har virkning fra den 1. november 2005, jf. lovens § 62, stk. 2, og samtidig ophæves skattestyrelsesloven (lovbekendtgørelse nr. 868 af 12. august 2004).

Det følger af lovbemærkningerne til § 35C, stk. 1, nr. 1, i L 175 af 12. marts 2003 at, »Særligt på afgiftsområdet spiller EU-retlige regler en betydelig rolle for retstilstanden. Har EF-domstolene således afsagt en dom, hvorved hittidig praksis underkendes, vil dette kunne give grundlag for genoptagelse efter den foreslåede bestemmelse i samme omfang, som hvis praksis var underkendt af de nationale domstole. Det vil imidlertid i disse tilfælde ofte ikke være muligt at knytte afgørelsen fra EF-domstolen til en specifik afgiftsperiode. Adgangen til genoptagelse vil herefter i disse tilfælde normalt være at regne fra og med den afgiftsperiode, der er påbegyndt, men endnu ikke udløbet, 5 år forud for EF-domstolens dom.«

Hvorvidt en virksomhed har et tilbagebetalingskrav afhænger af en konkret vurdering, hvor det bl.a. også vil blive vurderet, hvorvidt afgiften er overvæltet.

Til stk. 2

*Fradrag for særlig brændstoføkonomiske brugte indførte personbiler*

Det foreslås, at § 1, nr. 6 afgiftslempelsen for særligt brændstoføkonomiske brugte biler får virkning fra 1. januar 2005.

Til stk. 3

*Udenlandske firmabiler - ligningsloven*

Det foreslås, at § 2, nr. 1, får virkning fra og med indkomståret 2006. Der fastsættes ikke overgangsregler, idet ligningslovens § 16, stk. 4, 5. pkt., som affattet ved lovforslagets § 2, nr. 1, svarer til, hvad der efter praksis gælder i henhold til den gældende § 16, stk. 4, 5. pkt. om firmabiler, der stilles til privat rådighed for den skattepligtige af en arbejdsgiver i udlandet.

