

Skatteministeriet  
Udkast  
27. juni 2008

J. nr. 2007-201-0010

**Forslag  
til**

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

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

**§ 1**

I lov om påligningen af indkomstskat til staten (ligningsloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 1061 af 24. oktober 2007, som senest ændret ved lov nr. 1534 af 19. december 2007, foretages følgende ændringer:

**1.** I § 9 B, stk. 1, litra a, ændres ”24 måneder” til ”12 måneder”.

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

”Stk. 3. Har den skattepligtige et kørselsmønster, der indebærer befordring til så mange forskellige arbejdspladser, at det ikke er sandsynligt, at befordringen vil falde udenfor stk. 1, antages det, at stk. 1, er opfyldt. Told- og skatteforvaltningen kan dog give den skattepligtige et skriftligt pålæg om ved kørselsregnskab med fremadrettet virkning i op til 12 måneder at kunne dokumentere, at der er tale om erhvervsmæssig befordring som nævnt i stk. 1.”

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

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

**4.** I § 16, stk. 4, 7. pkt., indsættes efter ”1.-5. pkt.”: ”, medmindre der er betalt dagsafgift for privat benyttelse af bilen, jf. § 4, stk. 3, i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v.”

**5.** § 16, stk. 4, 8. pkt., ophæves, og i stedet indsættes: ”Er dagsafgiften, som nævnt i 7. pkt., betalt af arbejdsgiveren, skal den skattepligtige beskattes af værdien heraf, jf. stk. 3.”

## § 2

I lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 978 af 4. december 2003, som ændret bl.a. ved § 53 i lov 538 af 8. juni 2006 og senest ved § 2 i lov nr. 265 af 23. april 2008, foretages følgende ændringer:

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

”Stk. 3. For biler med tilladt totalvægt ind til 3 ton omfattet af stk. 1, II, A, der ikke er registreret til hel eller delvis privat benyttelse, kan told- og skatteforvaltningen tillade, at der for privat benyttelse af køretøjet betales en afgift pr. dag, motorkøretøjet anvendes privat i op til 10 dage pr. kalenderår. Afgiften udgør 225 kr. pr. dag. Der udstedes bevis for betalingen. Beviset 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 alle tilsvær, der følger af den private benyttelse af og rådighed over køretøjet den pågældende dag. Der kan ikke udstedes tilladelse til motorkøretøjer, der er fritaget for afgift efter denne lov eller fritaget for registreringsafgift efter § 2 i lov om registreringsafgift af motorkøretøjer mm.

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

Stk. 4 - 7 bliver herefter stk. 6 – 9.

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

”Stk. 7. For biler omfattet af stk. 1, II, A med tilladt totalvægt indtil 3,5 tons indrettet med egentlig soveplads, betales afgift efter satserne for vare- og lastmotorkøretøjer, såfremt bilerne er specielt indrettet til erhvervmæssig anvendelse som ledsagebil for særtransporter, jf. bekendtgørelse om særtransport nr. 374 af 23. april 2007. Køretøjer som nævnt i 1. pkt. kan ikke registreres eller få tilladelse til privat anvendelse.”

Stk. 6 – 8 bliver herefter stk. 9 – 10.

**3.** I § 4, stk. 8, der bliver stk. 10, ændres ”stk. 5” til: ”stk. 6”.

## § 3

I lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (registreringsafgiftsloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 804 af 29. juni 2007, som ændret senest ved § 1 i lov nr. 265 af 23. april 2008, foretages følgende ændringer:

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

”Stk. 10. Stk. 1-9 finder tilsvarende anvendelse for biler med tilladt totalvægt indtil 3,5 ton afgiftsberigtiget efter stk. 2, og indrettet med egentlig soveplads, såfremt bilerne er specielt indret-

- 3 -

tet til erhvervmæssig anvendelse som ledsagebil for særtransporter, jf. bekendtgørelse om særtransport nr. 374 af 23. april 2007. Bilerne må ikke anvendes til privat personbefordring.” Stk. 10 – 12 bliver herefter stk. 11 – 13.

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

#### **§ 4**

Loven træder i kraft den 1. januar 2009.

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

#### *1. Indledning*

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

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

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

#### *Smidiggørelse af 60-dages reglen*

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

I nogle situationer kan den ansatte have så mange forskellige arbejdspladser, at det er meget byrdefuldt for vedkommende at påse, at 60-dages reglen overholdes, og reelt meningsløst, da vedkommende højst sandsynligt aldrig vil køre til blot ét af arbejdsstederne i mere end 60 dage. I disse situationer er det ikke rimeligt, at vedkommende skal bruge tid på at holde skarpt øje med sit kørselsmønster. Forslaget tager hånd om dette problem.

Desuden gør forslaget det lettere at påse, at 60-dages reglen overholdes, idet den løbende periode tilbage i tiden, under hvilken 60-dages reglen skal påses, forkortes.

### *Dagsafgift for privat benyttelse af varebiler*

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

### *Indretning af fast monteret soveplads i ledsagebiler*

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

## *2. Gældende regler*

### *Smidiggørelse af 60-dages reglen*

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

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

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

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

Da 60-dages reglen blev indført, var der ingen tidsbegrænsning for reglen. Det betød, at i de tilfælde, hvor en lønmodtager f.eks. besøgte det samme arbejdssted regelmæssigt ca. hver 7. uge, ville 60-dages grænsen blive overskredet efter en årrække, med mindre der på et tidspunkt havde

været en sammenhængende periode på mindst 60 dage på en anden arbejdsplads. Det kunne derfor være nødvendigt at gå langt tilbage i tiden for at konstatere, om dette var tilfældet.

I 1997 indførtes der derfor en tidsbegrænsning på 24 måneder, således at befordring mellem sædvanlig bopæl og arbejdsplads i indtil 60 arbejdsdage inden for de forudgående 24 måneder er erhvervmæssig. Herefter er det kun nødvendigt at sammenholde oplysningerne om kørslen 2 år tilbage i tiden for at se, om betingelserne er opfyldt.

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

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

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

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

Hvis man er usikker på, om hele ens kørsel vil blive ansat for at være erhvervmæssig, kan man bede SKAT om bindende svar.

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

Kørsel mellem hjem og virksomheden højst 1 dag om ugen anses dog ikke for privat kørsel for skattepligtige, der som led i kundeopsøgende arbejde fra hjemmet i øvrigt udelukkende kører erhvervmæssigt. Ved personer med kundeopsøgende arbejde forstås personer, der kører ud til kunder, nye såvel som gamle, for at sælge virksomhedens produkter, uanset om produktet har karakter af varer eller tjenesteydelser, f.eks. handelsrejsende og andre sælgere, der har kundeopsøgende arbejde fra hjemmet. Det kundeopsøgende arbejde skal have en vis fast karakter over året for at være omfattet af reglen.

### *Dagsafgift for privat benyttelse af varebiler*

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

### *Indretning af fast monteret sove mulighed i ledsagebiler.*

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

### *3. Lovforslaget*

#### *Smidiggørelse af 60-dages reglen*

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

F.eks. vil kørselsmønsteret for en sælger, der hver dag opsøger kunder – for det meste nye kunder men også faste kunder – være af en sådan karakter, at det ikke vil komme i krambolage med 60-dages reglen.

Det er administrativt tungt for visse kørselsmønstre hele tiden at skulle holde øje med 60-dages reglen.

Har den skattepligtige et kørselsmønster, der indebærer befordring til så mange forskellige arbejdspladser, at det ikke er sandsynligt, at befordringen vil falde udenfor 60-dages reglen, foreslås det derfor, at det i denne situation uden videre antages, at 60-dages reglen er opfyldt. Det betyder, at der i disse situationer, hvor den skattepligtige har et særligt kørselsmønster, gælder en formodningsregel for, at kørslen er i overensstemmelse med 60-dages reglen, og at bilen ikke er stillet til rådighed for privat anvendelse, selv om bilen står på den skattepligtiges bopæl.

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

Perioden, hvor der kan gives pålæg om at føre kørselsregnskab, er begrænset til maksimalt 12 måneder. Efter 12 måneder vil det kunne konstateres, om vedkommendes kørselsmønster reelt

falder uden for 60-dages reglen, således at det uden videre antages, at 60-dages reglen er opfyldt. De 12 måneder er valgt, da tidsbegrænsningen for 60-dages reglen forkortes til 12 måneder, jf. nedenfor.

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

Ved at forkorte den periode, hvori der skal holdes øje med kørslen, bliver det mere overskueligt at holde styr på 60-dages reglen. Det vil endvidere være nemmere at sandsynliggøre, at man er omfattet af den nye formodningsregel.

Det foreslåede ændring vil tillige betyde, at f.eks. den person, der har et kørselsmønster, hvorefter den pågældende hver mandag året rundt kører til ét sted, hver tirsdag til et andet sted etc., ikke længere vil have behov for at tælle dage, da vedkommendes kørslen ikke vil blive ramt af 60-dages reglen. Dette synes hensigtsmæssigt, da der ikke i den situation vil være tvivl om, at vedkommende rent faktisk har skiftende arbejdssteder og ikke kan bo nær alle disse.

Forkortelsen af perioden må anses for at være en administrativ lettelse.

Som en følge af at tidsbegrænsningen forkortes, foreslås det at ophæve reglen om, at kørsel mellem hjem og virksomheden højst 1 dag om ugen for personer med kundeopsøgende arbejde fra hjemmet ikke anses for privat kørsel, når der i øvrigt udelukkende køres erhvervsmæssigt.

Reglen er en særlig begunstigende regel, som gør, at handelsrejsende og andre sælgere med kundeopsøgende arbejde kan køre fra hjemmet og til virksomheden 1 gang om ugen uden at skulle beskattes af fri bil. Sådan kørsel ville efter reglerne i dag ellers være privat efter 60-dages reglen med beskatning af fri bil til følge, hvis der køres mere end 60 dage mellem hjemmet og virksomheden inden for de forudgående 24 måneder.

Når tidsbegrænsningen for 60-dages reglen forkortes fra 24 til 12 måneder, er der ikke længere behov for en særlig regel for personer med kundeopsøgende arbejde. De vil kunne anvende 60-dages reglen og dermed kunne køre mellem hjemmet og virksomheden 60 dage inden for de forudgående 12 måneder ligesom alle andre med skiftende arbejdssteder i stedet for kun 1 gang om ugen som hidtil (dvs. 52 dage).

#### *Dagsafgift for privat anvendelse af varebiler*

Det forslås, at der gives mulighed for at betale afgift pr. dag ved at ændre vægtafgiftsloven således, at det bliver muligt at betale for samtlige skatte- og afgiftsmæssige krav, som følger af den private anvendelse af og rådighed over varebilen, for én dag af gangen i op til 10 dage



årligt pr. bil. Vægtafgiftsloven indeholder allerede i dag regler for betaling for privat benyttelse af varebiler.

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

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

#### *Indretning af fast monteret soveplads i ledsagebiler*

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

#### *Kommunikationsplan*

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

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

SKAT vil endvidere informere om de nye regler på deres hjemmeside, [www.skat.dk](http://www.skat.dk)

Derudover vil forskellige presseinitiativer blive overvejet.

#### *4. Økonomiske konsekvenser for det offentlige*

##### *Smidiggørelse af 60-dages reglen*

Der findes ingen holdepunkter for at vurdere de provenumæssige konsekvenser af de foreslåede lempelser vedrørende 60-dages reglen.

Formodningsreglen skønnes ikke at have egentlige provenumæssige konsekvenser, da der er tale om lettelse af de administrative procedurer for en relativt begrænset persongruppe med et specielt kørselsmønster.

Den foreslåede afkortning af tidsbegrænsningen fra 24 måneder til 12 måneder vil betyde, at en større del af kørslen vil kunne være erhvervmæssig. Det vurderes, at det kun er en relativt begrænset personkreds, der har et kørselsmønster, hvor en ændring af tidsbegrænsningen vil få be-

tydning for, om kørslen vurderes som erhvervsmæssig. Det antages herudover, at en stor del af disse personer - med administrativt besvær til følge - har tilrettelagt deres arbejde på en sådan måde, at 60-dages reglen er blevet overholdt. Det egentlige provenutab ved ændringen af tidsbegrænsningen skønnes på denne baggrund at være beskedent.

#### *Dagsafgift for privat anvendelse af varebiler*

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

#### **Registreringsforhold for varebiler**

Anvendelse	Godstransport	Godstransport Erhverv	Godstransport Privat/Erhverv	Godstransport Privat	I alt
Antal	78.437	125.834	73.164	72.257	349.692

Omkostningerne ved at holde bil kan forsigtig anslås til ca. 100 kr. pr. dag. FDM når frem til ca. 150 kr. pr. dag, ved en årskørsel på 20.000 km. Der er imidlertid så store fordele ved kun at skulle betale for bil, når man skal bruge den, at afgiften pr. dag bør sættes højere. En sammenligning med delebilordninger peger i retning af et niveau på 225 kr. pr. dag. Det forslås derfor, at prisen for afgiften pr. dag fastsættes til 225 kr.

Dagsafgiften vil kunne omfatte ca. 200.000 varebiler med tilladt totalvægt indtil 3 ton, der ikke er registreret til at kunne anvendes privat eller delvist privat, men vil formentlig kun være interessant for de ca. 126.000 biler, der er registreret til ren erhvervsmæssig anvendelse. Det skyldes, at de biler, hvor anvendelsen ikke er registreret typisk kan anvendes privat uden skatte- eller afgiftsmæssige konsekvenser. En stor del af de biler, der er registreret til rent erhvervsmæssig anvendelse, er samtidigt specialindrettede varebiler og egner sig ikke særlig godt til privat anvendelse. De kan efter aftalen allerede i et vist omfang anvendes til "svinkeærinder", uden at dette har afgiftsmæssige eller skattemæssige konsekvenser. Det drejer sig således mest om almindelige varebiler, hvor privat anvendelse ellers kan udløse beskatning af rådighed over fri bil for den skattepligtige, tillæg for privat anvendelse m.v. for hele året samt den del af den fratrukne moms, der er tilbage for den konkrete bil. Antages det, at f.eks. 60.000 varebiler i gennemsnit vil blive anvendt privat med dagsafgift i måske 4 dage om året, og at dagsafgiften er 225 kr., vil indtægten fra afgiften blive i størrelsesordenen 55 mio. kr. Dette skøn er i sagens natur meget usikkert.

Både muligheden for at kunne betale dagsafgift, når man ved enkelte lejligheder har brug for bil eller måske særligt en varebil, og den del af aftalen om varebiler, der muliggør svinkeærinder, må antages i et vist omfang at begrænse bilejerskabet hos dem, der har mulighed for at benytte en bil på dagsafgift eller nu i videre omfang kan bruge arbejdsgiverens bil til gøremål, der ligger i forlængelse af den erhvervsmæssige brug af specialindrettede varebiler. For hver ældre bil, bilholdet reduceres med af disse grunde, kan provenutabet være i størrelsesordenen 5.000 kr. 1000 biler reducerer nettoprovenuet til ca. 50 mio. kr.

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

#### *Indretning af fast monteret sove mulighed i ledsagebiler*

For ledsagebiler vil forslaget ikke have nævneværdig betydning for statskassens indtægter.

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

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

En implementering af lovforslaget skønnes at medføre engangsomkostninger på ca. 850.000 kr. til information af ejere af varebiler, forhandlere og brancheforeninger, samt til etablering af internetløsning, hvorfra dagsbeviser kan bestilles og betales, herunder udvikling af et system, der kan kontrollere, at der maksimalt kan bestilles 10 ”dagsbeviser” om året til det enkelte køretøj. Desudover skønnes forslaget at medføre løbende udgifter til systemadministration, som skønsmæssigt forventes at udgøre 100.000 kr. om året.

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

##### *Smidiggørelse af 60-dages reglen*

Smidiggørelsen af 60-dages reglen muliggør et mere smidigt tilrettelæggelse af arbejdet i de tilfælde, hvor der køres til mange forskellige arbejdspladser.

##### *Dagsafgift for privat anvendelse af varebiler*

Indførelsen af dagsafgift for privat benyttelse af varebiler vil medføre, at erhvervslivet vil have en vis forøgelse i udgifterne til varebiler. Dette vil dog afhænge af hvilke vilkår, der konkret aftales med de ansatte.

#### *Indretning af fast monteret sove mulighed i ledsagebiler*

Ændringen er af praktisk karakter og vil ikke have nævneværdige økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

#### *7. Administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Den samlede aftale betyder, at reglerne for privat brug af biler registreret til erhvervsmæssig anvendelse bliver mere smidige og klare.

##### *Smidiggørelse af 60-dages reglen*

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

##### *Dagsafgift for privat anvendelse af varebiler*

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

##### *Indretning af fast monteret sovemulighed i ledsagebiler*

Ændringen er af praktisk karakter og vil ikke have nævneværdige administrative konsekvenser for erhvervslivet .

#### *8. Miljømæssige konsekvenser*

Lovforslaget skønnes ikke at have nævneværdige miljømæssige konsekvenser.

#### *9. Administrative konsekvenser for borgerne*

Smidiggørelsen af 60-dages reglen betyder en administrativ lettelse for de borgere, der pga. deres kørselsmønster hele tiden har skullet holde øje med 60-dages reglen, da det efter forslaget videre antages, at 60-dages reglen er opfyldt. Forkortelsen af tidsbegrænsningen for 60-dages reglen gør det yderligere lettere for borgerne at påse, at 60-dages reglen overholdes.

Den øvrige del af forslaget vil ikke have nævneværdige konsekvenser for borgerne.

#### *10. Forholdet til EU-retten*

Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.

#### *11. Høring*

Lovforslaget har været sendt i høring hos...

12. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser	Negative konsekvenser
Økonomiske konsekvenser for det offentlige	Dagsafgiften skønnes at give statskassen en merindtægt i niveauet 55 mio. kr.	Smidiggørelsen af 60-dages reglen skønnes kun at medføre et beskedent provenutab. Dagsafgiften skønnes sammen med de øvrige dele af aftalen i et vist omfang at reducere bilholdet for dem, der i højere grad har adgang til at anvende varebiler til private gøremål. En reduktion på 1.000 biler skønnes at koste 5 mio. kr. Fast monterede sovebrikse i følgebiler skønnes ikke at have nævneværdige provenue-mæssige konsekvenser. Regeringen vil, jf. skattestoppet, sikre at provenuet føres tilbage gennem sænkning af skatter og afgifter.
Administrative konsekvenser for det offentlige		
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Smidiggørelsen af 60-dages reglen muliggør en mere smidig tilrettelæggelse af arbejdet i de tilfælde, hvor der køres til mange forskellige arbejdspladser.	Dagsafgiften medfører, at erhvervslivet vil have en vis forøgelse i udgifterne til varebiler. Dette vil dog afhænge af hvilke vilkår, der konkret aftales. Fast monterede sovebrikse i følgebiler skønnes ikke at have nævneværdige økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Smidiggørelsen af 60-dages reglen bevirker, at der bliver mindre administration i visse tilfælde.	De øvrige dele af forslaget har ingen nævneværdige administrative konsekvenser for erhvervslivet.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Smidiggørelsen af 60-dages reglen betyder en administrativ lettelse for de borgere, der kører til mange forskellige arbejdspladser.	De øvrige dele af forslaget har ingen nævneværdige administrative konsekvenser for borgerne.
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter	

*Bemærkninger til lovforslaget enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1

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

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

Herefter vil det kun være nødvendigt at sammenholde oplysningerne om kørslen 12 måneder tilbage i tiden for at se, om 60-dages reglen er overholdt.

Til nr. 2

Det foreslås, at hvis den skattepligtige har et kørselsmønster, der indebærer befordring til så mange forskellige arbejdspladser, at det ikke er sandsynligt, at befordringen vil falde udenfor 60-dages reglen, antages det, at 60-dages reglen er opfyldt.

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

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

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

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

Sådanne skattepligtige har et kørselsmønster, der indebærer befordring til så mange forskellige arbejdspladser under sådanne vilkår, at det er usandsynligt, at befordringen vil falde udenfor 60-dages reglen, hvis man talte efter. Sådanne skattepligtige vil være omfattet af den nye regel.

Erhverv med kørselsmønstre, der åbenlyst vil falde udenfor 60-dages reglen, vil ikke være omfattet af den foreslåede formodningsregel. Eksempelvis vil det have formodningen mod sig, at personer med administrative funktioner på et fast arbejdssted vil kunne være omfattet af 60-dages reglen. Fabriksarbejde på et fast arbejdssted er et andet klart eksempel. I sådanne tilfælde vil told- og skattemyndighederne efter gældende ret kunne stille krav om dokumentation for, at 60-dages reglen er overholdt, typisk og mest hensigtsmæssigt i form af et kørselsregnskab for den forløbne periode.

I andre situationer er det måske ikke helt så tydeligt, at kørselsmønstret vil falde udenfor 60-dages reglen.

Et eksempel er situationer, hvor der er tale om et eller flere arbejdssteder, som for en umiddelbar betragtning normalt må forventes at være forbundet med mere tidskrævende arbejde. Det kunne være en håndværksvirksomhed, der arbejder med større byggeprojekter, evt. hvor der på et senere tidspunkt typisk vil skulle laves en række ekstraarbejder.

I andre situationer kan den skattepligtige nok have et erhverv med et kørselsmønster, der indebærer befordring til så mange forskellige arbejdspladser, at det ikke er sandsynligt, at befordringen vil falde udenfor 60-dages reglen, jf. ovenfor, men hvor der er andre momenter, der gør det mindre oplagt, at 60-dages reglen uden videre må antages at være opfyldt.

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

Et anden situation er, hvis en person har bilen med hjem, og der i husstanden kun er én bil herudover, og det må anses for overvejende sandsynligt, at vedkommende anvender erhvervsbilen privat, f.eks. fordi der er meget dårlig dækning med offentlige transportmidler, og der er flere familiemedlemmer, som har behov for at blive transporteret til fritidsaktiviteter.

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

Disse tilfælde har tilfælles, at det på den ene side ikke kan afvises, at kørselsmønstret faktisk ville vise sig at falde ind under 60-dages reglen, hvis man havde talt efter, f.eks. i form af et kørselsregnskab for den pågældende periode, men hvor de konkrete omstændigheder på den anden side giver anledning til en vis berettiget tvivl om reglens overholdelse.

Også disse tilfælde vil falde ind under den foreslåede formodningsregel, således at det umiddelbart vil blive antaget, at 60-dages reglen er opfyldt. Givet de konkrete omstændigheder, der giver

anledning til en vis berettiget tvivl, foreslås det dog, at told- og skatteforvaltningen i disse tilfælde med fremadrettet virkning i op til 12 måneder vil kunne give den skattepligtige pålæg om ved kørselsregnskab at kunne dokumentere, at der er tale om erhvervsmæssig befordring under overholdelse af 60-dages reglen.

Til nr. 3

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

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

Til nr. 4

Det foreslås, at hvis der er betalt dagsafgift for privat benyttelse af bilen, jf. § 4, stk. 3, i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., skal den ansatte ikke beskattes af fri bil, selv om bilen, der af arbejdsgiveren er stillet til rådighed udelukkende for erhvervsmæssig kørsel, er benyttet privat. Dagsafgiften for privat benyttelse af bilen dækker både de moms- og skattemæssige krav, der måtte følge af den private anvendelse af og rådighed over bilen.

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

Til nr. 5

Det foreslås at ophæve reglen i ligningslovens § 16, stk. 4, 8. pkt., om, at kørsel mellem hjem og virksomheden højst 1 dag om ugen for personer med kundeopsøgende arbejde fra hjemmet ikke anses for privat kørsel, når der i øvrigt udelukkende køres erhvervsmæssigt.

Kører personer med kundeopsøgende arbejde mellem hjemmet og virksomheden i indtil 60 dage inden for de forudgående 12 måneder, vil kørslen være erhvervsmæssig, jf. den foreslåede § 9 B.

Det foreslås, at der som 8. pkt., indsættes en bestemmelse om, at i de tilfælde, hvor dagsafgiften, som nævnt i 7. pkt., er betalt af arbejdsgiveren, skal den skattepligtige beskattes af værdien heraf, jf. ligningslovens § 16, stk. 3.

I de tilfælde, hvor arbejdsgiveren betaler dagsafgiften for den ansatte, således at den ansatte kan køre privat i arbejdsgiverens bil i én dag uden at skulle beskattes af fri bil, er der tale om, at arbejdsgiveren giver den ansatte et skattepligtigt personalegodt. Ifølge ligningslovens § 16, stk. 3, 1. pkt., fastsættes den skattepligtige værdi af personalegodter til den værdi, som det må antages at koste den skattepligtige at erhverve godtet i almindelig fri handel. Det vil sige, at den ansatte i dette tilfælde skal beskattes af værdien af dagsafgiften, dvs. 225 kr.



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

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

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

## Til § 2

Til nr. 1.

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

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

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

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

Til nr. 2.

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

Til nr. 3.

Ændringen er en konsekvens af nr. 1.

## Til § 3

Til nr. 1

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

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

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

Til nr. 2

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

Til § 4

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

<b>Bilag</b>	
Lovforslaget sammenholdt med gældende lov	
<i>Gældende regler</i>	<i>Lovforslag</i>  <b>§ 1</b>

*Gældende regler*

*Lovforslag*

**§ 1**

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

*Gældende regler*

*Lovforslaget*

[Klik og indtast tekst]

**§ 1**

[Klik og indtast tekst] ).