

Skatteministeriet
Den 20. marts 2009

J. nr. 2009-511-0035

Udkast

Forslag
til
Lov om ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven,
registreringsafgiftsloven, vægtafgiftsloven, lov nr. 1337 af 19. december
2008 og lov nr. 1338 af 19. december 2008
(Grøn omlægning af bilbeskatningen)

§ 1

I lov om afgift af brændstofforbrug for visse personbiler, jf. lovbekendtgørelse nr. 217 af 12. marts 2007, som senest ændret ved § 3 i lov nr. 1338 af 19. december 2008, foretages følgende ændringer:

1. Lovens *titel* affattes således:

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

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

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

- 1) Personbil, der er indrettet til befording af højst 9 personer, føreren medregnet.
- 2) Varebil med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg., der ved en skriftlig aftale er erhvervet som ny den 18. marts 2009 eller senere.

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

Stk. 2 bliver herefter *stk. 3*.

3. I § 2 ændres ”Personbilens” til: ”Bilens”.

4. I § 3, *tabelafsnit A*, ændres ”personbiler mv.” til: ”biler m.v.”, og ”personbil” til: ”bil”.

5. I § 3, *tabelafsnit B*, ændres ”personbiler mv.” til: biler m.v.”, og ”personbiler” til: ”biler”.

6. Efter § 3 indsættes:

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

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

Stk. 2. Der betales ikke tillæg efter stk. 1 af en bil, hvis bilen efterfølgende er monteret med et godkendt partikelfilter, der væsentligt reducerer motorens emission af partikler. Kontrollen af, at det eftermonterede partikelfilter er godkendt og virker, foretages af en synsvirksomhed. Færdselsstyrelsen fastsætter regler om godkendelse af disse partikelfiltre til eftermontering og for den kontrol, synsvirksomheden skal foretage. Tillægget bortfalder fra det tidspunkt, hvor told- og skatteforvaltningen modtager en anmeldelse fra synsvirksomheden om, at det eftermonterede partikelfilter er et godkendt partikelfilter, der væsentligt har reduceret motorens partikeludledning.”

7. I § 6, *stk. 3, 1. pkt.*, ændres ”afgift med ¼ af sædvanlig afgift” til: ”afgift eller tillæg med ¼ af sædvanlig afgift eller tillæg”.

8. I § 7 indsættes som *stk. 3*:

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

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

”For køretøjer som nævnt i § 1, stk. 1, nr. 2, finder § 9, stk. 1, 2.-4. pkt., i vægtafgiftsloven tilsvarende anvendelse.”

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

”1) undlader i overensstemmelse med § 9, stk. 2-3, at give told- og skatteforvaltningen oplysning om ændringer ved en bil eller ændret anvendelse af en bil, som er af betydning for afgiftens beregning.”

§ 2

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

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

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

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

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

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

6. § 4, stk. 1, nr. 2, ophæves, og i stedet indsættes:

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

7. I § 4, stk. 4, ændres ”lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler” til: ”lov om brændstofforbrug m.v. af visse person- og varebiler (Brændstofforbrugsafgiftsloven)”.

8. § 4, stk. 9, ophæves, og i stedet indsættes:

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

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

10. I § 5, stk. 6, ændres ”brændstofforbrug for visse personbiler” til: ”brændstofforbrug m.v. for visse person- og varebiler (Brændstofforbrugsafgiftsloven)”.

11. § 5, stk. 13, affattes således:

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

12. § 6 ophæves, og i stedet indsættes:

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

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

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

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

§ 6 a. For køretøjer, som i henhold til en af kommunalbestyrelsen meddelt bevilling må anvendes til hyrekørsel, udgør afgiften 0 pct. af de første 230.000 kr. af den afgiftspligtige værdi og 70 pct. af resten, hvis køretøjet alene benyttes til erhvervmæssig personbefordring og herudover alene

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

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

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

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

§ 6 b. Et køretøj, som er afgiftsberigtiget efter § 6 a, afgiftsberigtiges efter § 4, hvis betingelsen for den foretagne afgiftsberigtigelse ikke længere opfyldes. Afgiften nedsættes dog med 70 pct. af den del af køretøjets afgiftspligtige værdi, der overstiger 230.000 kr.

Stk. 2. For køretøjer, som er afgiftsberigtiget efter § 6 a, bortfalder den i stk. 1 nævnte afgift, hvis omregistrering sker, efter at køretøjet her i landet har kørt

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

Stk. 3. For køretøjer, som har bevilling til limousinekørsel efter § 2, stk. 3, i lov om taxikørsel, bortfalder den i stk. 1 nævnte afgift, hvis omregistreringen sker, efter at køretøjet her i landet har kørt

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

Stk. 4. Taxameterattest og kørebog skal føres som dokumentation for, at de stk. 2 og 3 nævnte betingelser er opfyldt. Skatteministeren kan fastsætte særlige kontrolregler som betingelse for afgiftsfritagelsen.”

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

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

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

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

6) For hyrevogne afgiftsberigtiget efter § 6 a, som afgiften efter § 6 a, og for hyrevogne afgiftsberigtiget efter § 6 b, som afgiften efter § 6 b.”

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

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

17. I § 23, *stk. 2*, ændres ”samt af § 6, stk. 1” til: ”samt af § 6, stk. 1, eller § 6 a, stk. 1”.

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

§ 3

I lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 931 af 18. september 2008, som senest ændret ved § 29 i lov nr. 1344 af 19. december 2008, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, *stk. 2*, ændres ”brændstofforbrug for visse personbiler” til: ”brændstofforbrug m.v. for visse person- og varebiler (Brændstofforbrugsafgiftsloven)”.

2. § 2 ophæves, og i stedet indsættes:

”§ 2. Af samtlige afgiftspligtige køretøjer svares vægtafgift.

Stk. 2. Af afgiftspligtige køretøjer omfattet af § 3, stk. 1, A-D, og § 4, stk. 1, tabelafsnit I og II, som er indrettet til at benytte anden drivkraft end benzin, eller som fremføres af et sådant

køretøj, svares tillige en udligningsafgift, jf. dog § 15.

§ 2 a. Af motorkøretøjer omfattet af § 4, stk. 1, tabelafsnit II, A, hvis første indregistrering som nye ligger efter den 2. juni 1998, betales tillæg for privat anvendelse samt for blandet privat og erhvervmæssig anvendelse.

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

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

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

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

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

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

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

3. § 3, stk. 1, A-D, affattes således:

”

	Vægt- afgift kr.	Udligningsafgift		Partikeludled- ningstillæg
		Motor- køretøj kr.	Påhængs- vogn kr.	Motorkøretøj

A. Personmotorkøretøjer, bortset fra busser (rute- og turistbiler m.m.) og hyrevogne. Påhængs- og

sættevogne til personbefordring.

I. Egenvægt indtil 600 kg

Motorcykler.

Afgift pr. køretøj:

12 måneder	580	330	-	-
------------	-----	-----	---	---

Andre personmotorkøretøjer.

Afgift pr. køretøj:

6 måneder	850	480	-	500
-----------	-----	-----	---	-----

II. Egenvægt 601-800 kg

Afgift pr. køretøj:

6 måneder	1.040	600	-	500
-----------	-------	-----	---	-----

III. Egenvægt 801-1.100 kg

Afgift pr. køretøj:

6 måneder	1.420	790	-	500
-----------	-------	-----	---	-----

IV. Egenvægt 1.101-1.300 kg

Afgift pr. køretøj:

6 måneder	1.880	1.000	-	500
-----------	-------	-------	---	-----

V. Egenvægt 1.301-1.500 kg

Afgift pr. køretøj:

6 måneder	2.460	-	-	-
-----------	-------	---	---	---

3 måneder	1.240	640	-	250
-----------	-------	-----	---	-----

VI. Egenvægt 1.501-2.000 kg

Afgift pr. køretøj:

6 måneder	3.390	-	-	-
-----------	-------	---	---	---

3 måneder	1.700	860	-	250
-----------	-------	-----	---	-----

VII. Egenvægt over 2.000 kg

Afgift pr. 100 kg egenvægt:

3 måneder	96	48	19	250
-----------	----	----	----	-----

B. Busser, turistbiler og lign., med højst 2 aksler.

(Rutebiler, se § 15, stk. 1, nr.6)

I. Egenvægt indtil 1.300 kg

Afgift pr. køretøj:

12 måneder	450	1.130	-	-
------------	-----	-------	---	---

II. Egenvægt 1.301-1.500 kg

Afgift pr. køretøj:

12 måneder	585	1.160	-	-
------------	-----	-------	---	---

III. Egenvægt 1.501-2.000 kg

Afgift pr. køretøj:

12 måneder	810	1.230	-	-
------------	-----	-------	---	---

IV. Egenvægt 2.001-3.000 kg

Afgift pr. køretøj:

12 måneder	900	1.230	-	-
------------	-----	-------	---	---

V. Egenvægt 3.001-4.000 kg

Afgift pr. køretøj:

12 måneder	1.440	1.230	-	-
------------	-------	-------	---	---

VI. Egenvægt 4.001-5.000 kg

Afgift pr. køretøj:

12 måneder	1.920	1.230	-	-
------------	-------	-------	---	---

VII. Egenvægt 5.001-6.000 kg

Afgift pr. køretøj:

12 måneder	2.400	1.230	-	-
------------	-------	-------	---	---

VIII. Egenvægt 6.001-7.000 kg

Afgift pr. køretøj:

12 måneder	3.120	1.230	-	-
------------	-------	-------	---	---

12 måneder				
IX. Egenvægt 7.001-8.000 kg				
Afgift pr. køretøj:				
12 måneder	3.640	1.230	-	-
X. Egenvægt 8.001-9.000 kg				
Afgift pr. køretøj:				
12 måneder	4.160	1.230	-	-
XI. Egenvægt over 9.000 kg				
Afgift pr. 100 kg egenvægt:				
12 måneder	50	14	-	-
C. Busser, turistbiler og lign. med flere end 2 aksler.				
Afgift pr. 100 kg egenvægt:				
12 måneder	36	10	-	-
D. Hyrevogne og sygetransportbiler. (Ambulancer, se § 15, stk. 1, nr. 5)				
I. Egenvægt indtil 800 kg				
Afgift pr. køretøj:				
12 måneder		1.530	-	1.000
II. Egenvægt 801-1.100 kg				
Afgift pr. køretøj:				
12 måneder		1.890	-	1.000
III. Egenvægt 1.101-1.300 kg				
Afgift pr. køretøj:				
12 måneder		2.240	-	1.000
IV. Egenvægt 1.301-1.500 kg				
Afgift pr. køretøj:				
12 måneder		2.450	-	1.000
V. Egenvægt 1.501-2.000 kg				
Afgift pr. køretøj:				
12 måneder		2.710	-	1.000
VI. Egenvægt over 2.000 kg				
Afgift pr. køretøj:				
12 måneder		3.250	-	1.000
				”.

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

5. I § 6, stk. 2, ændres ”og tillæg for privat anvendelse, jf. §§ 3, 4 og 5” til: ”, privatbenyttelsestillæg og partikeludledningstillæg, jf. §§ 3-5”.

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

7. I § 9, stk. 1, 2. pkt., ophæves: ”hvis første indregistrering som nye ligger efter den 3. juni 1998,”.

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

”Det samme gælder for køretøjer, omfattet af § 3 a, i lov om afgift af brændstofforbrug m.v. for visse person- og varebiler (Brændstofforbrugsafgiftsloven).”

9. I § 21, indsættes som *stk. 6*:

”*Stk. 6.* Stk. 1-5, finder tilsvarende anvendelse ved told- og skatteforvaltningens administration af § 3 a, i lov om afgift af brændstofforbrug m.v. for visse person- og varebiler (Brændstofforbrugsafgiftsloven).”

§ 4.

I lov nr. 1337 af 19. december 2008 om ændring af ligningsloven, lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. og registreringsafgiftsloven foretages følgende ændringer:

1. I § 2, *nr. 1*, indsættes i § 4, stk. 3, 1. pkt., efter ”stk. 1, II, A,”: ”eller § 1, stk. 1, nr. 2, i Brændstofforbrugsafgiftsloven.”

2. I § 2, *nr. 1*, indsættes i § 4, stk. 4, 2. pkt., efter ”denne lov”: ”, Brændstofforbrugsafgiftsloven eller”.

§ 5

I lov nr. 1338 af 19. december 2008 om ændring af lov om registrering af køretøjer, færdselsloven, registreringsafgiftsloven og andre love foretages følgende ændringer:

1. § 3, *nr. 4*, affattes således:

”I § 1, *stk. 2*, indsættes efter ”grænse nummerplader”: ”eller prøvemærker”.

§ 6

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2010.

Stk. 2. Brændstofforbrugsafgiftslovens § 1, stk. 1, nr. 2, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 2, har fra lovens ikrafttræden virkning for varebiler, der anmeldes til registrering som nye i Centralregisteret for Motorkøretøjer den 18. marts 2009 eller senere, medmindre det bevises over for told- og skatteforvaltningen, at bilen ved en skriftlig aftale er erhvervet som ny af en slutbruger før den 18. marts 2009.

Stk. 3. Registreringsafgiftslovens § 6, stk. 1-3, og § 6 a, som affattet ved denne lovs § 2, nr. 12, har virkning for køretøjer, der anmeldes til registrering som hyrevogn i Centralregisteret for Motorkøretøjer den 1. januar 2010 eller senere. For køretøjer, der er registreret som hyrevogn eller sygetransport før den 1. januar 2010, finder § 6, stk. 4, i registreringsafgiftsloven, som affattet ved lovbekendtgørelse nr. 631 af 25. maj 2008 og ændret ved § 25 i lov nr. 1344 af 19. december 2008, anvendelse.

Stk. 4. Partikeludledningstillæg efter brændstofforbrugsafgiftslovens § 3 b eller vægtafgiftslovens § 2 b, som affattet henholdsvis ved denne lovs § 1, nr. 6, og § 3, nr. 2, opkræves første gang sammen med opkrævning af brændstofforbrugsafgift eller vægtafgift for den første opkrævningsperiode i 2010, med virkning tilbage fra den 1. januar 2010.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

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

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

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

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

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

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

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

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

Den 17. marts 2009 indgik Regeringen, Dansk Folkeparti og Liberal Alliance en aftale, der bl.a. ændrede bil-delen af *Forårspakke 2.0*. Aftalen indeholder følgende ændringer herom:

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

At forhøjelsen af vægtafgiften og udlningsafgiften vedr. den eksisterende bestand af varebiler ikke gennemføres

At der ikke indføres privatbenyttelsestillæg for varebiler solgt før 3. juni 1998

At der ikke indføres tillæg for manglende partikelfilter på dieseldrevne varebiler

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

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

Lovforslaget er led i udmøntningen af de ovenstående dele af *Forårspakke 2.0*.

2. Lovforslagets enkelte elementer

2.1. Indførelse af afgift for dieselmotorer uden partikelfilter

2.1.1. Gældende ret

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

2.1.2. Forslagets indhold

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

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

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

De fleste nye dieseldrevne biler er monteret med partikelfiltre.

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

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

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

Efter forslaget stilles der ikke krav om, at et eftermonteret partikelfilter skal medføre en reduktion af partikeludledningen til et niveau, der svarer til EU-normen på 5 mg. pr. kilometer. Det afgørende er, at partikeludledningen fra den dieselmotor, hvortil filteret er monteret, er reduceret væsentligt.

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

Som følge heraf gøres en fritagelse for partikeludligningstillægget ved eftermontering af et partikelfilter betinget af, at partikelfilteret er godkendt, og at filteret reducerer motorens partikeludledning væsentligt.

Prøven af, at partikelfilteret er godkendt og at det reducerer motorens partikeludledning væsentligt, foretages af en synsvirksomhed.

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

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

2.2. Omlægning af afgiften af varebiler fra vægtafgift til brændstofforbrugsafgift

2.2.1. Gældende ret

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Udligningsafgiften, der opkræves for dieseldrevne biler, er på 80 kr. til 3.300 kr. halvårligt, gradueret efter køretøjets brændstofforbrug.

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

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

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

2.2.2. Forslagets indhold

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

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

vægtafgiftsloven.

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

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

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

2.3. Grøn omlægning af registreringsafgift af taxaer

2.3.1. Gældende ret

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

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

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

2.3.2. Lovforslagets indhold

Forslaget, der har virkning fra den 1. januar 2010, indeholder en ændring af afgiftssammensætningen for hyrevogne, således at afgiften fremover er 0 pct. op til 230.000 af den afgiftspligtige værdi, og herefter 70 pct. Den ændrede afgiftsstruktur vil bevirke, at dyre biler bliver dyrere end i dag at få registreret som hyrevogne, mens billigere biler bliver billigere at få registreret som hyrevogne.

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

Det forventes, at taxabranchen på baggrund af ændringen af afgiftssammensætningen vil ændre købsmønster, og således investere i lidt billigere biler end i dag til hyrevognskørsel. Det vil have en gavnlig miljømæssig effekt, bl.a. fordi de lidt billigere biler typisk har et mindre brændstofforbrug.

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

Det skal i øvrigt bemærkes, at regeringen via aftalen om grøn transportpolitik har besluttet at indføre krav i taxalovgivningen om, at hyrevogne ved udskiftning minimum skal tilhøre energiklasse C (minimum 16,1 km/liter brændstof for dieseldrevne biler).

2.4. Harmonisering af satsreguleringsbestemmelser i registreringsafgiftsloven til den øvrige skattelovgivning

2.4.1. Gældende ret

Der findes en række satsreguleringsbestemmelser i registreringsafgiftsloven.

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

Hvor der i personskatteloven rundes opad til nærmeste kronebeløb deleligt med 100, divergerer dette i registreringsafgiftsloven, hvor der nogle steder rundes opad til 100, men et enkelt sted rundes opad til 10.

2.4.2. Forslagets indhold

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

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

3. Økonomiske konsekvenser for det offentlige

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

Indførelse af afgift for dieseldrevne personbiler og nye varebiler uden dieselpartikelfilter.

Indførelse af brændstofforbrugsafgift for nye varebiler.

Ændret registreringsafgift for hyrevogne.

Nedenfor angives de samlede provenue-mæssige virkninger for disse tre dele af lovforslaget.

Samlede provenuvirkninger af forslaget

	Varig virkning	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Provenu på konti	940	530	565	600	650	700	745	790	830	870	900
Provenu efter tilbageløb (finansieringsbidrag)	940	530	565	600	650	700	745	790	830	870	900
Provenu efter tilbageløb og adfærd	1.010	535	580	625	680	740	790	840	890	930	970

Anm.: 2009-niveau

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

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

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

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

3.1 Indførelse af afgift for dieselperson- og varebiler uden dieselpartikelfilter

Forslaget omfatter et tillæg til vægt- og brændstofforbrugsafgiften for dieseldrevne personbiler uden partikelfiltre på 1.000 kr. årligt. Desuden indføres et tilsvarende tillæg til brændstofforbrugsafgiften for nye varebiler. Den umiddelbare provenuvirkning i 2010 er et merprovenu på ca. 350 mio. kr. opgjort som indkomstårseffekt og ca. 320 mio. kr. opgjort som finansårseffekt. Merprovenuet reduceres med tiden, idet biler uden partikelfilter gradvist udfases. Den varige virkning af forslaget udgør derfor kun ca. 35 mio. kr.

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

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

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

	Varig virkning	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Provenu på vægtafgiftskontoen	35	350	290	240	210	180	160	135	120	100	85
Provenu efter tilbageløb (finansieringsbidrag)	35	350	290	240	210	180	160	135	120	100	85
Provenu efter tilbageløb og adfærd	35	345	290	240	205	180	155	135	115	100	85

Anm.: 2009-niveau

3.2 Indførelse af brændstofforbrugsafgift for nye varebiler

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

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

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

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

Provenuvirkninger af indførelse af brændstofforbrugsafgift for nye varebiler samt forhøjet vægtafgift for ældre varebiler

	Varig virkning	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Provenu på vægtafgiftskontoen	850	130	220	310	390	470	540	600	660	715	770
Provenu efter tilbageløb (finansieringsbidrag)	850	130	220	310	390	470	540	600	660	715	770
Provenu efter tilbageløb og adfærd	925	140	240	340	425	510	585	655	720	780	835

Anm.: 2009-niveau

3.3. Ændret registreringsafgift for hyrevogne

Forslaget omfatter en forhøjelse af satsen for registreringsafgiften for taxaer fra 20 til 70 pct. og en samtidig forhøjelse af bundgrænsen for registreringsafgiften fra 12.100 kr. til 230.000 kr.

Ændringen forventes at medføre et umiddelbart merprovenu på 50 mio. kr. i hvert af årene 2010 til 2019 opgjort såvel som indkomstårseffekt som finansårseffekt. Den varige effekt af forslaget er ligeledes et merprovenu på ca. 50 mio. kr.

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

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

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

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

Provenuvirkninger af ændret registreringsafgift for hyrevogne					
Mio. kr.	Varig virkning	2010	2011	...	2019
Provenu på konto for registreringsafgift	50	50	50	...	50
Provenu efter tilbageløb (finansieringsbidrag)	50	50	50	...	50
Provenu efter tilbageløb og adfærd	50	50	50	...	50
Anm.: 2009-niveau					

Økonomiske konsekvenser for borgerne

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

4. Administrative konsekvenser for det offentlige

En gennemførelse af lovforslaget skønnes for SKAT at medføre etableringsomkostninger til systemtilretninger på omkring ca. 4 mio. kr., og 0,5 mio. kr. til kommunikation.

En gennemførelse af lovforslaget skønnes for SKAT at medføre et øget forbrug af årsværk på 1-2 årsværk i 2009 og 4-5 årsværk i 2010. Ressourcerne skal bruges til sagsbehandling, kundebetjening og opdatering af CRM3 ved indførelse af partikeludligningstillæg og overgangsordning for varebiler (vægtafgift/ejerafgift).

En gennemførelse af lovforslaget medfører i øvrigt ikke administrative omkostninger for staten, kommuner eller regioner.

Der tages et generelt forbehold for formuleringen af de administrative konsekvenser for det offentlige, da de fortsat er under konsolidering.

5. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Forhøjelsen af afgiften for biler uden dieselpartikelfilter påvirker erhvervene for så vidt angår den del af bestanden af disse biler, der ejes af erhvervsvirksomheder. Ligeledes påvirkes virksomheder, der ejer varebiler, af brændstofforbrugsafgiften for nye varebiler samt af den forhøjede vægtafgift for ældre varebiler. Endelig påvirkes hyrevognserhvervet af den ændrede registreringsafgift for hyrevogne.

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

6. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for erhvervslivet.

7. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

8. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget forventes at have positive energi- og miljømæssige konsekvenser.

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

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

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

9. Forholdet til EU-retten

Forslaget notificeres som udkast efter direktiv 98/34/EF (Informationsproceduredirektivet) med senere ændringer som følge af, at nye vebiler overføres til beskatning efter brændstofforbrug, og som følge af at der indføres et partikeludledningstillæg.

10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Udover relevante ministerier og styrelser mv. vil et udkast til lovforslaget blive sendt i høring hos Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark, Business Danmark, Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, CEPOS, Centralforeningen af taxiforeninger i Danmark, Danmarks Motor Union, Dansk Automobilforhandler Forening, Dansk Automobil Sports Union, Dansk Bilforhandler Union, Danske Biludlejere, Dansk Erhverv, Dansk Landbrug, Dansk Industri, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport og Logistik, De Danske Bilimportører, Den Danske Bilbranche, Ejendomsforeningen Danmark, Finansieringsinstituttet for Industri og Håndværk, Finans og Leasing, Finansrådet, FDM, Foreningen af Danske Revisorer, Foreningen af Registrerede Revisorer, Foreningen af Statsautoriserede Revisorer, Håndværksrådet, Landsskatteretten, Motorhistorisk Samråd, Retssikkerhedschefen i SKAT samt SKAT.

11. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for det offentlige	Forslaget forventes samlet set at medføre et merprovenu på 940 mio. kr. årligt opgjort som umiddelbar varig virkning. Efter tilbageløb og adfærd ventes en varig virkning på 1.010 mio. kr. årligt.	Det offentlige påvirkes dels ved merudgifter for egne vebiler og biler uden partikelfilter, dels gennem køb af varer og tjenesteydelser, hvor øgede afgifter er overvæltet i priserne.
Administrative konsekvenser for det offentlige	Ingen	Etableringsomkostninger på ca. 4 mio. kr. Omkostninger til kommunikation på ca. 1 mio. kr. Årsværksforbrug på 1-2 i 2009 og 4-5 i 2010.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Der forventes en direkte provenueffekt på ca. 750 mio. kr. opgjort som årlig varig virkning før tilbageløb og adfærd. Effekten forventes dog reduceret gennem overvæltning af afgiftsforøgelserne på priser for varer og tjenesteydelser.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.

Miljømæssige konsekvenser	Forslaget forventes samlet set at medføre en reduktion på ca. 60.000 tons CO ₂ svarende til ca. 0,7 PJ. Desuden forventes en samlet reduktion i partikeludledningen på 10-15 tons som følge af afgiften for dieselmotorer uden partikelfilter samt en reduktion på ca. 15 tons årligt som følge af brændstofforbrugsafgiften for varebiler samt den ændrede registreringsafgift for hyrevogne.	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget notificeres som udkast.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

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

Til nr. 2

Ændringen tilsigter fremover at beskatte nye varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg efter brændstofforbrugsafgiftsloven frem for efter vægtafgiftsloven. Disse varebiler sidestilles således fremover med personbiler, der er indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet.

En varebil er i denne sammenhæng ny, hvis den er erhvervet den 18. marts 2009 eller senere, jf. lovforslagets § 6,stk. 2.

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

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

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

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

Til nr. 3-5

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

Til nr. 6 (§ 3 a i brændstofforbrugsafgiftsloven)

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

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

Størrelsen af tillægget fremgår af § 4, stk. 1, tabelafsnit II, A, i vægtafgiftsloven, som affattet ved denne lovs § 3, nr. 3. Beløbet opkræves halvårligt.

Til nr. 6 (§ 3 b i brændstofforbrugsafgiftsloven)

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

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

Administrationen sker på grundlag af bilens typegodkendelse.

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

Direktiv 70/220/EØF erstattes fra 2013 af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, samt af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juni 2008 om gennemførelse og ændringer af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer.

Efter stk. 2 kan der ved eftermontering af et effektivt partikelfilter ske en fritagelse for betaling af tillægget. Det kræves hertil, at det partikelfilter, der er eftermonteret på bilen, er godkendt og reducerer udledningen af partikler fra bilens motor i væsentlig grad.

Men det kræves ikke, at partikeludledningen er reduceret til maksimalt 5 mg pr. kilometer. De partikelfiltre til eftermontering, der er på markedet i dag, har normalt ikke kapacitet til at reducere partikeludledningen fra ældre dieselmotorer til dette lave udledningsniveau.

Derfor er det en betingelse for afgiftsfritagelse ved eftermontering af et partikelfilter, at

partikelfilteret er af en godkendt type, og at partikelfilteret effektivt har reduceret motorens udledning af partikler.

Bilens ejer skal over for told- og skatteforvaltningen fremlægge bevis for, at det eftermonterede partikelfilter opfylder disse krav. Det sker ved en anmeldelse fra en synsvirksomhed om, at det eftermonterede partikelfilter er godkendt og effektivt har reduceret motorens udledning af partikler.

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

Til nr. 7

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

Til nr. 8

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

Til nr. 9 og 10

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

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

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

Til § 2

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

Bestemmelserne er af redaktionel karakter og en følge af ændringerne under § 2, nr. 12.

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

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

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

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

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

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

Til nr. 12

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

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

Samtidig er lejligheden benyttet til redaktionelt at opdele bestemmelsen i tre, så beregningsreglerne for køretøjer til sygetransport samles i § 6, mens beregningsreglerne for hyrevogne fremgår af § 6 a og § 6 b. I § 6 a reguleres registreringsafgiften ved indregistrering af en bil til hyrevognskørsel. I § 6 b reguleres registreringsafgiften, når en bil, der er registreret til hyrevognskørsel, overgår til anden anvendelse.

Reglerne i § 6 om beregning af registreringsafgift af køretøjer til sygetransport er videreført uændret. Dog bestemmes i § 6, stk. 3, at afgiften for brugte køretøjer beregnes på samme måde som afgiften for nye, jf. bemærkningerne nedenfor til § 6 a, stk. 3.

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

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

I § 6 a, stk. 3 indføres en regel, svarende til den gældende for almindelige biler og varebiler, hvorefter afgiften for brugte køretøjer beregnes på samme måde som afgiften for nye. Skalaknækket i stk. 1 vil dermed blive konkret og afhænge af det værdifald, der har været på en tilsvarende dansk indregistreret bil. Samtlige tillæg og fradrag, der gælder for nye biler tages med i beregningen, men med samme værdifald som selve bilen inklusiv registreringsafgift. Der tages ved nedskrivningen udgangspunkt i handelsprisen for en tilsvarende almindelig personbil (med afgiftsindhold på 105/180 pct.), idet der ikke er et særskilt brugtvoغنsmarked for hyrevogne.

Nedskrivning af skalaknækket modvirker en afgiftsbetinget tilskyndelse for hyrevognsbranchen til at hente brugte biler i udlandet, og efterfølgende få dem indregistreret til hyrevognskørsel i Danmark. De fleste biler, der afgiftsberigtiges til hyrevognskørsel som brugte, vil have været registreret i udlandet. I de tilfælde vil det være enkelt at fastslå nyprisen inklusiv registreringsafgift for et tilsvarende køretøj registreret her i landet og dermed det konkrete værditab. Andre køretøjer kan have været taget i brug uden registrering, og i de tilfælde må det anslås, hvilken nypris de ville have haft, hvis de var blevet registreret her i landet på ibrugtagningstidspunktet.

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

Til § 3

Til nr. 1

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

Til nr. 2

Bestemmelserne i § 2, § 2 a og § 2 c, er en videreførelse af § 2 i vægtafgiftsloven.

Bestemmelserne angiver, hvilke typer af afgifter, der skal betales efter vægtafgiftsloven. Det er efter § 2 vægtafgift og udligningsafgift. Og det er efter § 2 a tillæg for privat benyttelse af varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 4 tons.

Efter § 2 a skal der betales et tillæg for helt eller delvis privat benyttelse af varebiler, der er registreret første gang som nye efter den 2. juni 1998.

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

Efter § 2 b, der er ny, skal der endvidere betales et afgiftstillæg af dieselmotorer, der forurener ved at udlede mere end et minimum af partikler. Der henvises herom til bemærkningerne til den tilsvarende bestemmelse i Brændstofforbrugsafgiftsloven, jf. § 1, nr. 6 (§ 3 b i Brændstofforbrugsafgiftsloven).

Til nr. 3

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

Til nr. 4-7

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

Til nr. 8

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

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

Til nr. 9

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

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

Til § 4

Bestemmelsen er af redaktionel karakter.

Ved lov nr. 1337 af 19. december 2008 om ændring af ligningsloven, lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. og registreringsafgiftsloven er der fastsat regler om privat benyttelse af varebiler, der er registreret til udelukkende privat brug. Loven er endnu ikke sat i kraft, da den afventer EU-kommissionens godkendelse.

Som følge af, at nye varebiler fremover skal beskattes efter Brændstofforbrugsafgiftsloven frem for efter vægtafgiftsloven, er det nødvendigt med denne konsekvensændring.

Til § 5

Bestemmelsen er af redaktionel karakter.

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

Til § 6

Til stk. 1

Loven træder i kraft den 1. januar 2010.

Til stk. 2

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

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

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

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

Til stk. 3

Efter bestemmelsen finder den ændrede beregning af registreringsafgift for hyrevogne og for frikørsel af hyrevogne kun anvendelse på biler, der anmeldes til hyrevognskørsel i Centralregisteret for Motorkøretøjer den 1. januar 2010 eller senere. Øvrige hyrevogne afgiftsberigtiges og frikøres efter de hidtil gældende regler.

Til stk. 4

Efter bestemmelsen opkræves partikeludledningstillægget for dieslbiler fra den 1. januar 2010. Der er imidlertid ikke hensigtsmæssigt at udsende nye opkrævning til ca. 400.000 bilejere på én gang. Derfor efteropkræves disse afgifter løbende i 1. halvdel af 2010 i takt med, at nye opkrævningsperioder påbegyndes.

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

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

Der findes ikke i dag et fuldstændigt register over bestanden af dieslbiler med partikelfiltre. Derfor må told- og skatteforvaltningen danne et register over disse personbiler ved at sammenstykke oplysninger fra forskellige registre. Det kan ikke forventes, at dette nye register vil blive komplet, før første opkrævning af det nye partikeludledningstillæg iværksættes.

Derfor vil det forekomme, at der udsendes opkrævning af partikeludledningstillæg til ejere af personbiler, der har monteret partikelfilter. I sådanne tilfælde må ejeren rette henvendelse til told- og skatteforvaltningen og bevise, at bilens partikeludslip er målt til højst 5 mg pr. km. ved bilens typegodkendelse.

Bilag

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

Lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler

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

Stk. 2. Indtil den 31. december 2012 omfatter afgiftspligten efter stk. 1 ikke biler, der alene anvender el eller brint som drivmiddel.

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

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

A. Benzindrevne personbiler mv.

B. Dieseldrevne personbiler mv.

I lov om afgift af brændstofforbrug for visse personbiler, jf. lovbekendtgørelse nr. 217 af 12. marts 2007, som senest ændret ved § 3 i lov nr. 1338 af 19. december 2008, foretages følgende ændringer:

1. Lovens *titel* affattes således:

”Lov om afgift af brændstofforbrug m.v. for visse person- og varebiler (Brændstofforbrugsaf-giftsloven)”.

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

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

1) Personbil, der er indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet.

2) Varebil med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg., der ved skriftlig aftale er erhvervet som nye den 18. marts 2009 eller senere.

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

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

3. I § 2 ændres ”Personbilens” til: ”Bilens”.

4. I § 3, tabelafsnit A, ændres ”personbiler mv.” til: ”biler m.v.”, og ”personbil” til: ”bil”.

5. I § 3, tabelafsnit B, ændres ”personbiler mv.” til: biler m.v.”, og ”personbiler” til: ”biler”.

6. Efter § 3 indsættes:

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

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

Stk. 2. Der betales ikke tillæg efter stk. 1 af en bil, hvis bilen efterfølgende er monteret med et godkendt partikelfilter, der væsentligt reducerer motorens emission af partikler. Kontrollen af, at det eftermonterede partikelfilter er godkendt og virker, foretages af en synsvirksomhed. Færdselsstyrelsen fastsætter regler om godkendelse af disse partikelfiltre og for den kontrol, synsvirksomhederne skal foretage størrelsen. Tillægget bortfalder fra det tidspunkt, hvor told- og skatteforvaltningen modtager en anmeldelse fra en synsvirksomhed om, at det eftermonterede partikelfilter væsentligt har reduceret motorens partikeludledning.”

§ 6. - - -

Stk. 2. - - -

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

Stk. 4. - - -

§ 7. - - -

Stk. 2. - - -

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

Stk. 2-3. - - -

7. I § 6, stk. 3, 1. pkt., ændres ”afgift med ¼ af sædvanlig afgift” til: ”afgift eller tillæg med ¼ af sædvanlig afgift eller tillæg”.

8. I § 7 indsættes som stk. 3:

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

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

”For køretøjer som nævnt i § 1, stk. 1, nr. 2, finder § 9, stk. 1, 2.-4. pkt., i vægtafgiftsloven tilsvarende anvendelse.”

§ 15. - - -

Stk. 2. På samme måde straffes den, der forsætligt eller groft uagtsomt
1) undlader i overensstemmelse med § 9, stk. 2, at give told- og skatteforvaltningen oplysning om ændringer ved en bil, som er af betydning for afgiftens beregning,

2)-4) - - -

Stk. 3-4. - - -

§ 2. Fritaget for afgift er:

1)-13) - - -

14) køretøjer som omhandlet i § 6, stk. 1, nr. 1, som er godkendt til befordring af mindst én person siddende i kørestol. Disse køretøjer kan ikke senere afgiftsberigtiges efter § 6, stk. 1,
15)-20) - - -

Stk. 2. - - -

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

Stk. 4. - - -

§ 3 b. - - -

Stk. 2-9. - - -

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

Stk. 11-12. - - -

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

1) Motorcykler: 105 pct. af 7.201-20.300 kr. og 180 pct. af resten.

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

Stk. 2 og 3. - - -

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

Stk. 5-8. - - -

Stk. 9. Beløbsgrænserne i stk. 1 reguleres årligt med 2,0 pct. tillagt den af

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

”1) undlader i overensstemmelse med § 9, stk. 2-3, at give told- og skatteforvaltningen oplysning om ændringer ved en bil eller ændret anvendelse af en bil, som er af betydning for afgiftens beregning,”.

§ 2

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

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

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

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

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

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

6. § 4, stk. 1, nr. 2, ophæves, og i stedet indsættes:

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

7. I § 4, stk. 4, ændres ”lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler” til: ”lov om brændstofforbrug m.v. af visse person- og varebiler (Brændstofforbrugsafgiftsloven)”.

8. § 4, stk. 9, ophæves, og i stedet indsættes:
”Stk. 9. Beløbsgrænserne i stk. 1 reguleres

finansministeren bekendtgjorte tilpasningsprocent for det pågældende finansår efter lov om en satsreguleringsprocent. De således regulerede beløb afrundes opad til nærmeste kronebeløb, der er deleligt med 100. Regulering efter 1. pkt. foretages første gang med virkning for 2003.

Stk. 10-12. - - -

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

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

Stk. 2-5. - - -

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

Stk. 7-12. - - -

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

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

- 1) køretøjer, som i henhold til en af kommunalbestyrelsen meddelt bevilling må anvendes til hyrekørsel, og som benyttes til erhvervmæssig personbefordring og herudover alene til lejlighedsvis kørsel med hastende småforsendelser uden ledsager, men efter taksten for passagertransport, samt til kørsel af hastende karakter for de sociale myndigheder.
- 2) biler, som udelukkende benyttes til erhvervmæssig befordring af patienter og donorer (sygetransportkøretøjer), jf. dog § 2, stk. 1, nr. 6, litra c.

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

Stk. 3. Et køretøj, som er berigtiget med afgift efter stk. 1, afgiftsberigtiges efter § 4, når

efter personskattelovens § 20.”

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

10. I § 5, stk. 6, ændres ”brændstofforbrug for visse personbiler” til: ”brændstofforbrug m.v. for visse person- og varebiler (Brændstofforbrugsafgiftsloven)”.

11. § 5, stk. 13, affattes således:
”*Stk. 13.* Beløbet i stk. 1 reguleres efter personskattelovens § 20.”

12. § 6 ophæves, og i stedet indsættes:
”**§ 6.** For køretøjer, som udelukkende benyttes til erhvervmæssig befordring af patienter og donorer (sygetransportkøretøjer), udgør afgiften 0 pct. af de første 12.100 kr. af den afgiftspligtige værdi og 20 pct. af resten, jf. dog § 2, stk. 1, nr. 6, litra c.

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

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

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

betingelserne for den foretagne afgiftsberigtigelse ikke længere er opfyldt. Afgiften nedsættes dog med 20 pct. af den del af køretøjets afgiftspligtige værdi, der overstiger 12.100 kr.

Stk. 4. Den i stk. 3 omhandlede afgift bortfalder dog, for så vidt angår hyrevogne, som omregistreres efter at have kørt som hyrevogn i mindst 3 år og mindst 210.000 km, heraf mindst 97.000 besatte kilometer, eller mindst 2 år og mindst 250.000 km, heraf mindst 115.000 besatte kilometer. For hyrevogne, som har bevilling til limousinekørsel efter § 2, stk. 3, i lov om taxikørsel, bortfalder den i stk. 3 omhandlede afgift, når omregistreringen sker, efter at hyrevognen har kørt mindst 3 år og mindst 125.000 km, heraf mindst 112.000 besatte kilometer eller mindst 2 år og mindst 150.000 km, heraf mindst 135.000 besatte kilometer. Taxameterattest og kørebøger skal fremvises som dokumentation for, at de i 1. pkt. nævnte betingelser er opfyldt. Skatteministeren kan fastsætte særlige kontrolregler som betingelse for afgiftsfritagelsen.

§ 6 a. For køretøjer, som i henhold til en af kommunalbestyrelsen meddelt bevilling må anvendes til hyrekørsel, udgør afgiften 0 pct. af de første 230.000 kr. af den afgiftspligtige værdi og 70 pct. af resten, hvis køretøjet alene benyttes til erhvervsmæssig personbefordring og herudover alene

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

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

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

§ 6 b. Et køretøj, som er afgiftsberigtiget efter § 6 a, afgiftsberigtiges efter § 4, hvis betingelsen for den foretagne afgiftsberigtigelse ikke længere opfyldes. Afgiften nedsættes dog med 70 pct. af den del af køretøjets afgiftspligtige værdi, der overstiger 230.000 kr., eventuelt korrigeret efter § 6 a, stk. 3.

Stk. 2. For køretøjer, som er afgiftsberigtiget efter § 6 a, bortfalder den i stk. 1 nævnte afgift, hvis omregistrering sker, efter at køretøjet her i landet har kørt

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

Stk. 3. For køretøjer, som har bevilling til limousinekørsel efter § 2, stk. 3, i lov om taxikørsel, bortfalder den i stk. 1 nævnte afgift, hvis omregistreringen sker, efter at køretøjet her i landet har kørt

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

Stk. 4. Taxameterattest og kørebog skal føres som dokumentation for, at de stk. 2 og 3

nævnte betingelser er opfyldt. Skatteministeren kan fastsætte særlige kontrolregler som betingelse for afgiftsfritagelsen.”

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

Stk. 2-7. - - -

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

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

1)-4) - - -

5) For hyrevogne og sygetransportkøretøjer afgiftsberigtiget efter § 6, stk. 1, som afgiften efter § 6, stk. 1.

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

§ 23. - - -

Stk. 2. Skatteministeren kan bestemme, at de

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

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

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

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

6) For hyrevogne afgiftsberigtiget efter § 6 a, som afgiften efter § 6 a, og for hyrevogne afgiftsberigtiget efter § 6 b, som afgiften efter § 6 b.”

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

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

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

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

1)-3)

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

5)-7) - - -

§ 1. - - -

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

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

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

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

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

17. I § 23, stk. 2, ændres ”samt af § 6, stk. 1” til: ”samt af § 6, stk. 1, eller § 6 a, stk. 1”.

18. I § 27, stk. 1, nr. 4, ændres ”eller § 6, stk. 1” til: ”§ 6, stk. 1, eller § 6 a, stk. 1”.

§ 3

I lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 931 af 18. september 2008, som senest ændret ved § 29 i lov nr. 1344 af 19. december 2008, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 2, ændres ”brændstofforbrug for visse personbiler” til: ”brændstofforbrug m.v. for visse person- og varebiler (Brændstofforbrugsafgiftsloven)”.

2. § 2 ophæves, og i stedet indsættes:

”§ 2. Af samtlige afgiftspligtige køretøjer svares vægtafgift.

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

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

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

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

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

ved udførelse af arbejdsopgaver for ansættelsesstedet eller anvender køretøjet i forbindelse med selvstændigt bierhverv, som efter momslovgivningen anses for at være afgiftspligtig virksomhed eller efter skattelovgivningen anses for erhvervsmæssigt, og det under hensyn til formålet er nødvendigt, at kørselen udføres med en varebil.

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

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

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

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

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

Stk. 2. Der betales ikke tillæg efter stk. 1 af en bil, hvis bilen efterfølgende er monteret med et godkendt partikelfilter, der væsentligt reducerer motorens emission af partikler. Kontrollen af, at det eftermonterede partikelfilter er godkendt og virker, foretages af en synsvirksomhed. Færdselsstyrelsen fastsætter regler om godkendelse af disse partikelfiltre og for den kontrol, synsvirksomhederne skal foretage. Tillægget bortfalder fra det tidspunkt, hvor told- og skatteforvaltningen modtager en anmeldelse fra en synsvirksomhed om, at det eftermonterede partikelfilter væsentligt har reduceret motorens partikeludledning.

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

3. § 3, stk. 1, A-D, affattes således:

Se tabel b, nederst

Se tabel a, nederst

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

Stk. 2-4. ---

§ 6. ---

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

Stk. 3. ---

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

§ 9. Når et køretøj søges registreret, skal anmelderen angive, om køretøjet er indrettet til at benytte benzin som drivkraft eller anden drivkraft. For køretøjer omfattet af § 4, stk. 1, II, A, hvis første indregistrering som nye ligger efter den 2. juni 1998, skal anmelderen endvidere angive, om køretøjet skal anvendes

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

5. I § 6, stk. 2, ændres ”og tillæg for privat anvendelse, jf. §§ 3, 4 og 5” til: ”, privatbenyttelsestillæg og partikeludledningstillæg, jf. §§ 3-5”.

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

7. I § 9, stk. 1, 2. pkt., ophæves ”hvis første indregistrering som nye ligger efter den 3. juni 1998,”.

privat, blandet privat og erhvervmæssigt eller udelukkende erhvervmæssigt. Det samme gælder ved efterfølgende ændring af registrering eller anvendelse af de pågældende køretøjer. Skatteministeren fastsætter de nærmere regler om angivelse af oplysninger om køretøjets anvendelse samt dokumentation herfor.

Stk. 2-3. - - -

§ 11. - - -

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

§ 21. - - -

Stk. 2-5. - - -

(Lov nr. 1337 af 19. december 2008 er ikke trådt i kraft)

(Lov nr. 1337 af 19. december 2008 er ikke trådt i kraft)

(Lov nr. 1338 af 19. december 2008 er ikke trådt i kraft)

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

”Det samme gælder for køretøjer, omfattet af § 3, stk. 3, i lov om afgift af brændstofforbrug m.v. for visse person- og varebiler (brændstofforbrugsafgiftsloven).”

9. I § 21, indsættes som stk. 6:

”*Stk. 6.* Stk. 1-5, finder tilsvarende anvendelse ved told- og skatteforvaltningens administration af § 3 a, i lov om afgift af brændstofforbrug m.v. for visse person- og varebiler (Brændstofforbrugsafgiftsloven).”

§ 4.

I lov nr. 1337 af 19. december 2008 om ændring af ligningsloven, lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. og registreringsafgiftsloven foretages følgende ændringer:

1. I § 2, nr. 1, indsættes i § 4, stk. 3, 1. pkt., efter ”stk. 1, II, A, ”: ”eller § 1, stk. 1, nr. 2, i Brændstofforbrugsafgiftsloven.”

2. I § 2, nr. 1, indsættes i § 4, stk. 4, 2. pkt., efter ”denne lov”: ”, Brændstofforbrugsafgiftsloven eller”.

§ 5

I lov nr. 1338 af 19. december 2008 foretages følgende ændringer:

1. § 3, nr. 4, affattes således:
”I § 1, stk. 2, indsættes efter ”grænsenummerplader”: ”eller prøvemærker”.

Tabel a

	Vægtafgift		Udligningsafgift		Tillæg for privat anvendelse	
	Motor-køretøj kr.	Påhængskøretøj kr.	Motor-køretøj kr.	Påhængskøretøj kr.	Motor-køretøjer registreret første gang til og med den 24. april 2007 kr.	Motor-køretøjer registreret første gang den 25. april 2007 eller senere. kr.
<i>II Vare- og lastbiler m.v., der ikke er afgiftspligtige efter lov om afgift af vejbenyttelse, samt visse påhængskøretøjer.</i>						
<i>A. Motor- og påhængskøretøjer m.v. indtil 4.000 kg tilladt totalvægt.</i>						
Totalvægt indtil 500 kg						
Afgift pr. køretøj:						
6 måneder	550	-	270	-	450	2.520
Totalvægt 501-1.000 kg						
Afgift pr. køretøj:						
6 måneder	700	60	650	-	450	2.520
Totalvægt 1.001-2.000 kg						
Afgift pr. køretøj:						
6 måneder	1.170	110	880	-	450	2.520
Totalvægt 2.001-2.500 kg						
Afgift pr. køretøj:						
6 måneder	2.040	150	1.110	-	2.520	2.520
Totalvægt 2.501-3.000 kg						
Afgift pr. køretøj:						
6 måneder	2.440	180	1.260	-	2.520	2.520
Totalvægt 3.001-4.000 kg						
Afgift pr. køretøj:						
6 måneder	2.440	220	1.430	80	2.520	7.500

Tabel b

kr. kr. kr. kr.
Kr. 1) 2) 3) 4) 5)

**I. Motorecykler
 med**

varesidevogn

Afgift pr.
 køretøj:

12 måneder 290,25 - 76 - -

- 1 = Vægtafgift motorkøretøj
- 2 = Vægtafgift påhængskøretøj
- 3 = Udligningsafgift motorkøretøj
- 4 = Udligningsafgift påhængskøretøj
- 5 = Tillæg for privat anvendelse motorkøretøj

	Vægtafgift		Udligningsafgift		Tillæg for privat anvendelse					
	Motor- køretøj kr.	Påhængs- køretøj kr.	Motor- køretøj kr.	Påhængs- køretøj kr.	Motor- køretøjer registreret første gang til og med den 24. april 2007. Kr.	Motor- køretøjer registreret første gang den 25. april 2007 eller senere. Kr.				
<i>II</i>	<i>Vare- og lastbiler m.v., der ikke er afgiftspligtige efter lov om afgift af vejbenyttelse, samt visse påhængskøretøjer.</i>									
<i>A.</i>	<i>Motor- og påhængskøretøjer m.v. indtil 4.000 kg tilladt totalvægt.</i>									
	Totalvægt indtil 500 kg		Afgift pr. køretøj: 12 måneder		850	-	360	-	900	5.040
	Totalvægt 501-1.000 kg		Afgift pr. køretøj: 12 måneder		1.090	110	520	-	900	5.040
	Totalvægt 1.001-2.000 kg		Afgift pr. køretøj: 12 måneder		1.810	220	710	-	900	5.040
	Totalvægt 2.001-2.500 kg		Afgift pr. køretøj: 12 måneder		3.140	290	890	-	5.040	5.040
	Totalvægt 2.501-3.000 kg		Afgift pr. køretøj: 12 måneder		3.760	360	1.010	-	5.040	5.040
	Totalvægt 3.001-4.000 kg		Afgift pr. køretøj: 12 måneder		3.760	440	1.150	160	5.040	15.000