

UDKAST

Skatteministeriet
Udkast

J.nr. 2024-1687

Forslag

til

Lov om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love ¹⁾

(Forhøjelse af dieselaftgift, forlængelse af indfasning af vejafgift og nedsettelse af udligningsafgift, tekniske ændringer af vejafgiftsloven, tilpasning af implementering af cirkulationsdirektivet, tilpasning af regler for direkte linjer og regelforenklning med henblik på at fremme regelefterlevelsen på motorområdet m.v.)

§ 1

I lov nr. 763 af 13. juni 2023 om vejafgift foretages følgende ændringer:

1. Overalt i loven ændres »Sund og Bælt Holding A/S« til: »Sund & Bælt Holding A/S«.
2. I § 1, stk. 1, ændres »lastbiler og køretøjskombinationer« til: »motorkøretøjer«, og »tilladt totalvægt« ændres til: »teknisk tilladt totalvægt«.
3. I § 4, stk. 6, 1. pkt., indsættes efter »lov om miljøbeskyttelse,«: » og som samtidig ikke udgøres helt eller delvis af det transeuropæiske vejnet eller af motorveje,«.
4. I § 5, stk. 1, 1. pkt., og stk. 2, 1. pkt., ændres »lastbiler og køretøjskombinationer« til: »motorkøretøjer«.

¹ Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2022/362/EU af 24. februar 2022 om ændring af direktiv 1999/62/EF, 1999/37/EF og (EU) 2019/520, for så vidt angår afgifter på køretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, EU-Tidende 2022, nr. L 69, side 1-39, og Rådets direktiv (EU) 2020/262 af 19. december 2019 om den generelle ordning for punktafgifter (omarbejdning), EU-Tidende 2020, nr. L 58, side 4-42.

UDKAST

5. § 5, stk. 1,2. pkt. affattes således:

»

Kroner pr. kilometer	Teknisk til- ladt totalvægt på 12.000- 17.999 kg	Teknisk til- ladt totalvægt på 18.000- 32.000 kg	Teknisk til- ladt totalvægt på over 32.000 kg
CO ₂ -emissionsklasse 1	0,86	1,00	1,10
CO ₂ -emissionsklasse 2	0,79	0,92	1,01
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,69	0,82	0,91
CO ₂ -emissionsklasse 4	0,46	0,53	0,58
CO ₂ -emissionsklasse 5	0,13	0,13	0,13

«

6. § 5, stk. 2, 2. pkt., affattes således:

»

Kroner pr. kilometer	Teknisk til- ladt totalvægt på 12.000- 17.999 kg	Teknisk til- ladt totalvægt på 18.000- 32.000 kg	Teknisk til- ladt totalvægt på over 32.000 kg
CO ₂ -emissionsklasse 1	0,43	0,50	0,55
CO ₂ -emissionsklasse 2	0,40	0,46	0,51
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,35	0,41	0,46
CO ₂ -emissionsklasse 4	0,23	0,27	0,29
CO ₂ -emissionsklasse 5	0,07	0,07	0,07

«

7. § 5, stk. 3, ophæves, og i stedet indsættes:

»Stk. 3. Satserne i stk. 1 udgør den samlede værdi af afgiften for de eksterne omkostninger forbundet med motorkøretøjernes brug på det afgiftspålagte vejnet. Satserne er beregnet på baggrund af følgende:

Infrastruktur

Kroner pr. kilometer	Teknisk til- ladt totalvægt på 12.000- 17.999 kg	Teknisk til- ladt totalvægt på 18.000- 32.000 kg	Teknisk til- ladt totalvægt på over 32.000 kg
CO ₂ -emissionsklasse 1	0,44	0,44	0,44
CO ₂ -emissionsklasse 2	0,38	0,38	0,38
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,31	0,31	0,31
CO ₂ -emissionsklasse 4	0,22	0,22	0,22

UDKAST

CO ₂ -emissionsklasse 5	0,11	0,11	0,11
------------------------------------	------	------	------

Eksterne omkostninger (CO₂)

Kroner pr. kilometer	Teknisk tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg	Teknisk tilladt totalvægt på over 32.000 kg
CO ₂ -emissionsklasse 1	0,37	0,50	0,60
CO ₂ -emissionsklasse 2	0,36	0,48	0,57
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,33	0,45	0,54
CO ₂ -emissionsklasse 4	0,19	0,25	0,30
CO ₂ -emissionsklasse 5	0,00	0,00	0,00

Eksterne omkostninger (luftforurening og støj)

Kroner pr. kilometer	Teknisk tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg	Teknisk tilladt totalvægt på over 32.000 kg
CO ₂ -emissionsklasse 1	0,05	0,06	0,06
CO ₂ -emissionsklasse 2	0,05	0,06	0,06
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,05	0,06	0,06
CO ₂ -emissionsklasse 4	0,05	0,06	0,06
CO ₂ -emissionsklasse 5	0,02	0,02	0,02

Stk. 4. Den samlede vejafgift inkl. oplysninger om infrastrukturafgift og afgift for eksterne omkostninger som nævnt i stk. 3 skal fremgå af den faktura eller kvittering, der sendes til den afgiftspligtige, jf. § 3, efter endt kørsel. Den afgiftspligtige kan indvillige i ikke at modtage oplysningerne. Til og med den 1. december 2025 er det tilstrækkeligt, at oplysningerne, jf. 1. pkt., kan tilgås via en faktura eller kvittering.«

8. I § 6, *stk. 1, 2. pkt.* og *stk. 3, 3. pkt.*, ændres »20. i måneden« til: »sidste hverdag i måneden«.

9. I § 8, *stk. 2*, indsættes som *2. pkt.*:

»Rutebilletter kan købes fra 14 dage før gyldighedsperiodens begyndelse.«

10. I § 8, *stk. 3, nr. 2*, ændres »tilladt totalvægt« til: »teknisk tilladt totalvægt«.

UDKAST

11. I § 8, stk. 4, 1. pkt. ændres »stk. 3« til: »stk. 3, nr. 1, nævnte oplysninger om e-mail og nr. 3 og 4,«.

12. I § 8, stk. 7, ændres »angivelse af« til: »dokumentation for«, og »tilladte totalvægt« ændres til: »teknisk tilladte totalvægt«.

13. Før § 11 indsættes i *kapitel 8* efter *overskriften*:

»§ 10 a. Afgørelse om afgiftspligt, fritagelse for afgift eller ophør heraf, jf. § 1 træffes af told- og skatteforvaltningen.«

14. I § 14 indsættes efter »af loven«: », jf. dog § 10 a«.

15. § 18, stk. 3, ophæves, og i stedet indsættes:

»Stk. 3. § 8 har virkning fra den 18. december 2024.

Stk. 4. §§ 1-5, § 6, stk. 1-3 og 5, og § 7 og 9-17 finder anvendelse fra og med den 1. januar 2025.«

Stk. 4-7 bliver herefter stk. 5-8.

16. *Bilag 1* affattes som bilag 1 til denne lov.

§ 2

I lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 1349 af 1. september 2020, som ændret bl.a. ved § 1 i lov nr. 1240 af 11. juni 2021 og senest ved § 1 i lov nr. 1797 af 28. december 2023, foretages følgende ændringer:

1. § 1, stk. 1, affattes således:

»Der betales afgift af mineralolieprodukter m.v. Afgiftssatsen udgør følgende i 2015-niveau for:

1) Gas- og dieselolie, der anvendes som motorbrændstof, 208,8 øre pr. liter ved dagtemperatur og 207,6 øre pr. liter ved 15° C.

2) Anden gas- og dieselolie, 103,7 øre pr. liter ved dagtemperatur og 103,1 øre pr. liter ved 15° C.

3) Let dieselolie (svovlindhold højst 0,05 pct.) 197,2 øre pr. liter ved dagtemperatur og 196,0 øre pr. liter ved 15° C.

4) Svovlfattig dieselolie (svovlindhold højst 0,005 pct.) 176,5 øre pr. liter ved dagtemperatur og 175,5 øre pr. liter ved 15° C.

UDKAST

5) Svovlfri dieselolie (svovlindhold højst 0,001 pct.) 176,5 øre pr. liter ved dagtemperatur og 175,5 øre pr. liter ved 15° C.

6) Svovlfri dieselolie med 6,8 pct. biobrændstoffer (svovlindhold højst 0,001 pct.) 175,4 øre pr. liter ved dagtemperatur og 174,4 øre pr. liter ved 15° C.

7) Fuelolie 117,5 øre pr. kg.

8) Fyringstjære 105,7 øre pr. kg.

9) Petroleum, der anvendes som motorbrændstof, 165,0 øre pr. liter ved dagtemperatur og 164,0 øre pr. liter ved 15° C.

10) Anden petroleum 103,7 øre pr. liter ved dagtemperatur og 103,1 øre pr. liter ved 15° C.

11) Blyholdig benzin 374,3 øre pr. liter ved dagtemperatur og 371,2 øre pr. liter ved 15° C.

12) Blyfri benzin (blyindhold højst 0,013 g pr. liter) 299,3 øre pr. liter ved dagtemperatur og 296,8 øre pr. liter ved 15° C, jf. dog nr. 13.

13) Blyfri benzin med 4,8 pct. biobrændstoffer (blyindhold højst 0,013 g pr. liter) 294,1 øre pr. liter ved dagtemperatur og 291,7 øre pr. liter ved 15° C. For blyfri benzin med 9,8 pct. biobrændstoffer (blyindhold højst 0,013 g pr. liter) 288,8 øre pr. liter ved dagtemperatur og 286,4 øre pr. liter ved 15° C.

14) Autogas i form af LPG 90,0 øre pr. liter.

15) Anden flaskegas i form af LPG, der anvendes som motorbrændstof 165,4 øre pr. kg.

16) Anden flaskegas i form af LPG og gas, bortset fra LPG, der fremkommer ved raffinering af mineralsk olie i form af raffinaderigas 136,4 øre pr. kg.

17) Karburatorvæske 333,8 øre pr. liter ved dagtemperatur og 331,0 øre pr. liter ved 15° C.

18) Smøreolie og lign. Under positionerne 27.10, dog undtaget 27.10.19.85 og offsetprocesolier, der er omfattet af 27.10.19.99, 34.03.19, 34.03.99 og 38.19 i EU's Kombinerede Nomenklatur 103,7 øre pr. liter ved dagtemperatur og 103,1 øre pr. liter ved 15° C.

19) Bioolier m.v. under position 1507-1518 i EU's Kombinerede Nomenklatur, som er bestemt til anvendelse, udbydes til salg, anvendes som brændsel til opvarmning eller anvendes til elektricitets- og varmfremstilling på stationære motorer i kraft-varme-værker 28,9 kr. pr. GJ eller 103,7 øre pr. liter.

20) Metanol under position 2905 11 00 i EU's Kombinerede Nomenklatur, som er bestemt til anvendelse, udbydes til salg, anvendes som brændsel til opvarmning eller anvendes til elektricitets- og varmfremstilling på stationære motorer i kraft-varme-værker 28,9 kr. pr. GJ eller 45,5 øre pr. liter.«

UDKAST

2. I § 1, stk. 8, 2. pkt., ændres: »128,1 kr.« til: »91,1 kr.« og »74,6 kr.« til: »49,2 kr.«

3. § 15, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Ved transport af varer fra importstedet under afgiftssuspensionsordningen efter stk. 1 og 2 skal klarereren eller enhver anden person, som direkte eller indirekte har været involveret i opfyldelsen af toldformaliteter i overensstemmelse med artikel 15 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 om EU-toldkodeksen, forsyne told- og skatteforvaltningen med de fornødne oplysninger og dokumentation.«

4. I § 15, stk. 6, indsættes efter »kravene til«: »oplysninger og«.

§ 3

I lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 1107 af 2. juni 2021, som ændret ved § 40 i lov nr. 753 af 13. juni 2023, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 1, indsættes efter »der svares afgift«: », herunder tillæg,«.

2. § 3, stk. 1, affattes tabellen således:

»

A. Personmotorkøretøjer bortset fra busser (rute- og turistbiler m.m.) og hyrevogne. Påhængs- og sættevogne til personbefordring. Afgift pr. køretøj pr. 6 måneder, hvor andet ikke fremgår.	Vægtafgift kroner	Udligningsafgift kroner
I. Egenvægt indtil 600 kg		
Motorcykler pr. 12 måneder	860	660
Andre personmotorkøretøjer pr. 6 måneder	1.240	970
II. Egenvægt 601-800 kg	1.510	1.180
III. Egenvægt 801-1.100 kg	1.51	1.570
IV. Egenvægt 1.101-1.300 kg	2.740	1.990
V. Egenvægt 1.301-1.500 kg		
Pr. 6 måneder	3.570	
Pr. 3 måneder	1.820	1.280
VI. Egenvægt 1.501-2.000 kg		
Pr. 6 måneder	4.910	
Pr. 3 måneder	2.470	1.700
VII. Egenvægt over 2.000 kg		

UDKAST

Afgift pr. 100 kg egenvægt pr. 3 måneder 150 100

B. Busser, turistbiler og lign. med højst to aksler, se § 15, stk. 1, nr. 6 (Rutebiler, se § 15, stk. 1, nr. 6) Afgift pr. køretøj pr. 12 måneder	Vægtafgift kroner	Udligningsaf- gift kroner
I. Egenvægt indtil 1.300 kg	450	1.130
II. Egenvægt 1.301-1.500 kg	585	1.160
III. Egenvægt 1.501-2.000 kg	810	1.230
IV. Egenvægt 2.001-3.000 kg	900	1.230
V. Egenvægt 3.001-4.000 kg	1.440	1.230
VI. Egenvægt 4.001-5.000 kg	1.920	1.230
VII. Egenvægt 5.001-6.000 kg	2.400	1.230
VIII. Egenvægt 6.001-7.000 kg	3.120	1.230
IX. Egenvægt 7.001-8.000 kg	3.640	1.230
X. Egenvægt 8.001-9.000 kg	4.160	1.230
XI. Egenvægt over 9.000 kg		
Afgift pr. 100 kg egenvægt	50	14

C. Busser, turistbiler og lign. med mere end to aksler	Vægtafgift kroner	Udligningsaf- gift kroner
Afgift pr. 100 kg egenvægt pr. 12 måneder	36	10

D. Personbiler med tilladelse til erhvervsmæssig persontransport (Ambulancer, se § 15, stk. 1, nr. 5) Afgift pr. køretøj pr. 12 måneder	Udligningsaf- gift kroner
I. Egenvægt indtil 800 kg	3.020
II. Egenvægt 801-1.100 kg	3.740
III. Egenvægt 1.101-1.300 kg	4.430
IV. Egenvægt 1.301-1.500 kg	4.850
V. Egenvægt 1.501-2.000 kg	5.360
VI. Egenvægt over 2.000 kg	6.420

«

3. § 3, stk. 4, affattes således:

UDKAST

»Stk. 4. For kalenderårene 2025 og 2026 nedsættes de i stk. 1 angivne beløb for udligningsafgift med 30 pct. Fra og med kalenderåret 2027 nedsættes de i stk. 1. angivne beløb med 21 pct. De beløb, der fremkommer ved procentreguleringerne efter 1 og 2. pkt., afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. De således nedsatte beløb for udligningsafgift i stk. 1 opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes efter nedsættelsen.«

4. I § 4, stk. 1, 1. pkt., og § 4 a, stk. 1, 1. pkt., og stk. 2, 2. pkt., ændres »lov om afgift af vejbenyttelse« til: »lov om vejafgift«.

5. I § 4, stk. 1, affattes tabellen således:

»

	Vægtafgift		Udligningsafgift	Tillæg for privat anvendelse	
	Motor-køretøj kroner	Påhængskøretøj kroner	Motor-køretøj kroner	Motor-køretøjer registreret første gang til og med den 24. april 2007 kroner	Motor-køretøjer registreret første gang den 25. april 2007 eller senere kroner
I. Motorcykler med va-residevogn	440	-	140		
II. <i>Vare- og lastbiler m.v., der ikke er afgiftspligtige efter lov om vejafgift, og visse påhængskøretøjer</i>					
A. <i>Motor- og påhængskøretøjer m.v. indtil 4.000 kg tilladt totalvægt</i>					
Totalvægt indtil 500 kg	1.240	-	720	1.120	6.250
Totalvægt 501-1.000 kg	1.590	180	1.040	1.120	6.250
Totalvægt 1.001-2.000 kg	2.630	340	1.410	1.120	6.250
Totalvægt 2.001-2.500 kg	4.550	430	1.760	6.250	6.250
Totalvægt 2.501-3.000 kg	5.450	540	2.000	6.250	6.250
Totalvægt 3.001-4.000 kg	5.450	660	2.270	6.250	18.560

UDKAST

Afgiften er angivet pr. køretøj pr. 12 måneder	Vægtafgift		Udligningsafgift	
	Motorkøretøj kroner	Påhængskøretøj kroner	Motorkøretøj kroner	Påhængskøretøj kroner

B. Motor- og påhængskøretøjer m.v. over 4.000 kg tilladt totalvægt

a) Med højst to aksler

Totalvægt 4.001-5.000 kg	2.052	552	1.150	200
Totalvægt 5.001-6.000 kg	2.052	672	1.150	250
Totalvægt 6.001-7.000 kg	2.052	825	1.150	300
Totalvægt 7.001-8.000 kg	2.052	988	1.150	400
Totalvægt 8.001-9.000 kg	2.052	1.161	1.150	450
Totalvægt 9.001-10.000 kg	2.052	1.344	1.150	550
Totalvægt 10.001-11.000 kg	2.279	1.537	1.150	650
Totalvægt 11.001-12.000 kg	2.610	1.740	1.150	750
Totalvægt 12.001-13.000 kg	3.087	1.953	1.150	850
Totalvægt 13.001-14.000 kg	3.604	2.176	1.150	1.000
Totalvægt 14.001-15.000 kg	4.161	2.628	1.150	1.100
Totalvægt over 15.000 kg				
Afgift pr. 200 kg totalvægt	60	40	16	16

b) Med mere end to aksler

Totalvægt indtil 18.000 kg				
Afgift pr. 200 kg totalvægt	32	20	11	12
Totalvægt 18.001-19.000 kg	3.069	1.953	1.150	1.100
Totalvægt 19.001-20.000 kg	3.332	2.156	1.150	1.200
Totalvægt over 20.000 kg				
Afgift pr. 200 kg totalvægt	36	24	13	13

6. § 4, stk. 4, affattes således:

»Stk. 4. For kalenderårene 2025 og 2026 nedsættes de i stk. 1 angivne beløb for udligningsafgift med 30 pct. Fra og med kalenderåret 2027 nedsættes de i stk. 1. angivne beløb med 21 pct. De beløb, der fremkommer ved procentreguleringerne efter 1. og 2. pkt., afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. De således nedsatte beløb for udligningsafgift i stk. 1 opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes efter nedsættelsen.«

UDKAST

7. § 4, stk. 8, 3. og 4. pkt., ophæves.

8. § 4 a, stk. 2, ophæves.

Stk. 3-5 bliver herefter stk. 2-4.

9. I § 6, stk. 1 og 2, og stk. 3, 1. pkt., ændres »§§ 3, 4 og 5« til: »§§ 3, 4, 4 a og 5«.

10. I § 6, stk. 2, indsættes efter »køretøjer«: »opkræves samlet og«.

11. I § 13 ændres »afgiftens opkrævning« til: »opkrævning af afgift, inklusive eventuelle tillæg, efter denne lov«.

§ 4

I registreringsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 785 af 24. maj 2022, som ændret ved § 27 i lov nr. 1795 af 28. december 2023, § 1 i lov nr. 1796 af 28. december 2023 og § 2 i lov nr. 109 af 31. januar 2024, foretages følgende ændringer:

1. I § 3 b, stk. 9, indsættes efter 2. pkt. som nyt punktum:

»Told- og skatteforvaltningen kan i forbindelse med en sådan ansøgning, eller virksomhedens angivelse efter § 14 foretage genoptagelse af den oprindelige afgiftssag efter reglerne i skatteforvaltningslovens § 32 af den del af virksomhedens afgiftstilsvar, der vedrører den oprindelige afgiftssag, jf. stk. 2 og § 9 a, stk. 2.«

2. I § 7 b, stk. 1, og § 7 c, stk. 1, 4. pkt., indsættes efter »landet«: »med henblik på varig anvendelse i udlandet«.

3. I § 9 a, stk. 3, indsættes efter 1. pkt. som nye punktummer:

»Anmodning herom skal indgives til told- og skatteforvaltningen senest 7 dage efter udløbet af fristen i stk. 1. Anmodes der ikke rettidigt herom, kan perioden frem til udløbet af fristen efter stk. 1 ikke medtages ved en senere opgørelse efter § 3 b, stk. 9. «

UDKAST

§ 5

I brændstofforbrugsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1147 af 31. maj 2021, som ændret ved § 42 i lov nr. 753 af 13. juni 2023 og § 3 i lov nr. 1796 af 28. december 2023, foretages følgende ændringer:

1. I § 3, stk. 1, affattes *litra B*, således:

»B. Dieseldrevne biler

Brændstofforbrug (Kilometer pr. liter)	Forbrugsafgift pr. 6 måneder (kroner)		Udligningsafgift pr. 6 måneder (kroner)
	Personbiler registreret første gang her i landet før den 3. oktober 2017 og varebiler.	Personbiler registreret første gang her i landet den 3. oktober 2017 eller senere.	
Mindst 56,3	-	390	160
Under 56,3 men ikke under 50,0	-	440	160
Under 50,0 men ikke under 45,0	-	460	160
Under 45,0 men ikke under 41,0	-	480	160
Under 41,0 men ikke under 37,6	-	510	160
Under 37,6 men ikke under 32,1	-	540	160
Under 32,1 men ikke under 28,1	-	590	740
Under 28,1 men ikke under 25,0	-	640	1.320
Under 25,0 men ikke under 22,5	390	680	1.420
Under 22,5 men ikke under 20,5	750	1.040	1.570
Under 20,5 men ikke under 18,8	1.100	1.390	1.690
Under 18,8 men ikke under 17,3	1.480	1.770	1.820
Under 17,3 men ikke under 16,1	1.840	2.130	1.960

UDKAST

Under 16,1 men ikke under 15,0	2.190	2.480	2.100
Under 15,0 men ikke under 14,1	2.550	2.840	2.260
Under 14,1 men ikke under 13,2	2.900	3.190	2.400
Under 13,2 men ikke under 12,5	3.260	3.560	2.560
Under 12,5 men ikke under 11,9	3.630	3.920	2.680
Under 11,9 men ikke under 11,3	3.990	4.280	2.810
Under 11,3 men ikke under 10,2	4.690	4.980	3.110
Under 10,2 men ikke under 9,4	5.440	5.730	3.370
Under 9,4 men ikke under 8,7	6.150	6.440	3.630
Under 8,7 men ikke under 8,1	6.860	7.150	3.950
Under 8,1 men ikke under 7,5	7.570	7.870	4.180
Under 7,5 men ikke under 7,0	8.310	8.600	4.440
Under 7,0 men ikke under 6,6	9.020	9.310	4.770
Under 6,6 men ikke under 6,2	9.730	10.030	5.020
Under 6,2 men ikke under 5,9	10.480	10.770	5.290
Under 5,9 men ikke under 5,6	11.190	11.490	5.600
Under 5,6 men ikke under 5,4	11.910	12.200	5.880
Under 5,4 men ikke under 5,1	12.620	12.910	6.240
Under 5,1	13.360	13.650	6.530

2. § 3, stk. 12, affattes således:

»Stk. 12. For kalenderårene 2025 og 2026 nedsættes de i stk. 1 under B angivne beløb for udligningsafgift med 30 pct. Fra og med kalenderåret 2027

UDKAST

nedsættes de i stk. 1 under B angivne beløb for udligningsafgift med 21 pct. De beløb, der fremkommer ved procentreguleringerne efter 1. og 2. pkt., afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. De således nedsatte beløb for udligningsafgift i stk. 1 under B opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes efter nedsættelsen.«

3. I § 3 c, stk. 1, affattes tabellen således:

»

A. Alle biler og udligningsafgift for dieseldrevne biler

CO ₂ -baseret afgift (Gram CO ₂ udledt pr. kilometer)	Afgift pr. 6 måneder (kroner)	Udligningsafgift for dieseldrevne biler pr. 6 måneder (kroner)
Højst 58	390	160
Over 58 men ikke over 65	440	160
Over 65 men ikke over 73	460	160
Over 73 men ikke over 80	480	160
Over 80 men ikke over 87	510	160
Over 87 men ikke over 102	540	160
Over 102 men ikke over 116	590	740
Over 116 men ikke over 131	640	1.320
Over 131 men ikke over 145	680	1.420
Over 145 men ikke over 160	1.040	1.570
Over 160 men ikke over 174	1.390	1.690
Over 174 men ikke over 189	1.770	1.820
Over 189 men ikke over 203	2.130	1.960
Over 203 men ikke over 218	2.480	2.100
Over 218 men ikke over 232	2.840	2.260
Over 232 men ikke over 246	3.190	2.400

UDKAST

Over 246 men ikke over 262	3.560	2.560
Over 262 men ikke over 277	3.920	2.680
Over 277 men ikke over 290	4.280	2.810
Over 290 men ikke over 319	4.980	3.110
Over 319 men ikke over 350	5.730	3.370
Over 350 men ikke over 377	6.440	3.630
Over 377 men ikke over 409	7.150	3.950
Over 409 men ikke over 433	7.870	4.180
Over 433 men ikke over 461	8.600	4.440
Over 461 men ikke over 492	9.310	4.770
Over 492 men ikke over 519	10.030	5.020
Over 519 men ikke over 548	10.770	5.290
Over 548 men ikke over 581	11.490	5.600
Over 581 men ikke over 605	12.200	5.880
Over 605 men ikke over 645	12.910	6.240
Over 645	13.650	6.530

«

4. I § 3 c indsættes som *stk. 4*:

»*Stk. 4.* For kalenderårene 2025 og 2026 nedsættes de i stk. 1 angivne beløb for udligningsafgift med 30 pct. Fra og med kalenderåret 2027 nedsættes de i stk. 1. angivne beløb for udligningsafgift med 21 pct. De beløb, der fremkommer ved procentreguleringerne efter 1. og 2. pkt., afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. De således nedsatte beløb for udligningsafgift i stk. 1 opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes efter nedsættelsen.«

UDKAST

5. I § 4, stk. 2 ændres »Afgiften« til: »Afgifter inklusive tillæg opkræves samlet for det enkelte køretøj«.

6. I § 12 ændres »afgiftens opkrævning« til: »opkrævning af afgift, inklusive eventuelle tillæg, efter denne lov«.

§ 6

I momsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 209 af 27. februar 2024, som ændret ved § 1 i lov nr. 1310 af 6. december 2019 og lov nr. 332 af 9. april 2024, foretages følgende ændring:

1. § 29 a, stk. 1, 3. og 4. pkt., ophæves.

§ 7

I skatteforvaltningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 835 af 3. juni 2022, som ændret bl.a. ved § 14 i lov nr. 679 af 3. juni 2023, § 78 i lov nr. 1535 af 12. december 2023, § 4 i lov nr. 1565 af 12. december 2023, og senest ved § 4 i lov nr. 1796 af 28. december 2023, foretages følgende ændringer:

1. I § 32 a, stk. 1, 1. pkt., ændres »6 måneder« til: »3 år«.

2. I § 32 a, stk. 2, 2. pkt., ændres »1 måned« til: »3 måneder«.

§ 8

I spiritusafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 417 af 23. april 2024, foretages følgende ændringer:

1. I § 2 a, stk. 3, indsættes før nr. 1 som nyt nummer:

»1) en registreret varemottager efter § 7, stk. 5,«.

Nr. 1 og 2 bliver herefter nr. 2 og 3.

2. I § 7 indsættes efter stk. 4 som nyt stykke:

»Stk. 5. En registreret varemottager er en virksomhed eller person, der som led i udøvelsen af sit erhverv er registreret med en tilladelse til at modtage varer fra andre EU-lande under afgiftssuspensionsordningen. For at få tilladelse til at udøve aktivitet som registreret varemottager her i landet uden

UDKAST

krav om forhånds anmeldelse af varetransporter skal virksomheden eller personen forinden hos told- og skatteforvaltningen registreres som registreret varemottager.«

Stk. 5 og 6 bliver herefter stk. 6 og 7.

3. § 7, stk. 6, der bliver stk. 7, ændres »stk. 1-5« til »stk. 1-6«.

4. I § 8, stk. 1, nr. 2, indsættes efter »autoriseret oplagshaver,«: »registreret varemottager,«.

5. I § 8, stk. 4, 3. pkt., ændres »efter § 7 er autoriseret som oplagshaver« til: » efter § 7, stk. 2, er autoriseret som oplagshaver eller efter 7, stk. 5, er registreret som varemottager«.

6. I § 8, stk. 6, 3. pkt., ændres »efter § 7, stk. 5,« til: »efter § 7, stk. 6,«.

7. § 20 a, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Ved transport af varer fra importstedet under afgiftssuspensionsordningen efter stk. 1 og 2 skal klareren eller enhver anden person, som direkte eller indirekte har været involveret i opfyldelsen af toldformaliteter i overensstemmelse med artikel 15 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 om EU-toldkodeksen, forsyne told- og skatteforvaltningen med de fornødne oplysninger og dokumentation.«

8. I § 20 a, stk. 6, indsættes efter »kravene til«: »oplysninger og«.

9. I § 31, stk. 1, nr. 2, ændres »eller stk. 5,« til: »stk. 5, 2. pkt., eller stk. 6,«.

10. I § 33 b, stk. 4, ændres »§ 7, stk. 3 eller 5,« til: »§ 7, stk. 3 eller 6,«.

§ 9

I tobaksafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 170 af 21. februar 2024, som ændret ved § 6 i lov nr. 333 af 9. april 2024, foretages følgende ændringer:

1. § 19, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Ved transport af varer fra importstedet under afgiftssuspensionsordningen efter stk. 1 og 2 skal klareren eller enhver anden person, som direkte eller indirekte har været involveret i opfyldelsen af toldformaliteter

UDKAST

i overensstemmelse med artikel 15 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 om EU-toldkodeksen, forsyne told- og skatteforvaltningen med de fornødne oplysninger og dokumentation.«

2. I § 19, stk. 6, indsættes efter »kravene til«: »oplysninger og«.

§ 10

I øl- og vinafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 416 af 23. april 2024, som ændret ved § 7 i lov nr. 333 af 9. april 2024, foretages følgende ændringer:

1. § 15, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Ved transport af varer fra importstedet under afgiftssuspensionsordningen efter stk. 1 og 2 skal klarereren eller enhver anden person, som direkte eller indirekte har været involveret i opfyldelsen af toldformaliteter i overensstemmelse med artikel 15 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 om EU-toldkodeksen, forsyne told- og skatteforvaltningen med de fornødne oplysninger og dokumentation.«

2. I § 15, stk. 6, indsættes efter »kravene til«: »oplysninger og«.

§ 11

I lov om afgift af elektricitet, jf. lovbekendtgørelse nr. 1284 af 3. november 2023, som ændret ved § 4 i lov nr. 1797 af 28. december 2023, foretages følgende ændring:

1. I § 5 indsættes som stk. 4:

»Stk. 4. Det er en forudsætning for anvendelse af stk. 1, litra d, at elektriciteten via en direkte linje leveres til en måler omfattet af § 7 a, stk. 1, og som kun vedrører en virksomhed nævnt i stk. 1, litra d.«

§ 12

I emballageafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 600 nr. 5 maj 2020, som ændret bl.a. ved § 10 i lov nr. 1240 af 11. juni 2021 og senest ved § 13 i lov nr. 1795 af 28. december 2023, foretages følgende ændring:

1. I § 9, stk. 11, 1. pkt., ændres »stk. 7« til: »stk. 8«.

§ 13

UDKAST

I lov nr. 683 af 11. juni 2024 om ændring af lov om kuldioxidafgift af visse energiprodukter, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om afgift af naturgas og bygas m.v., lov om afgift af stenkul, brunkul og koks m.v. og forskellige andre love, (Gennemførelse af dele af »aftale om grøn skattereform for industri mv.« fra juni 2022, ændringer som følge af emissionsafgiftsloven og udvidelse af adgang til ekstraordinær genoptagelse på afgiftsområdet m.v.) foretages følgende ændring:

1. § 2, nr. 1 og 3, ophæves.

§ 14

Stk. 1. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. § 1, nr. 1-8, 12-15 og 17, og §§ 2-13 træder i kraft den 1. januar 2025.

Stk. 3. § 4, nr. 1, finder kun anvendelse, når afgiftspligten i den oprindelige afgiftssag er indtrådt den 1. januar 2025 eller senere.

Stk. 4. § 4, nr. 3, finder anvendelse fra den 1. januar 2026.

Stk. 5. § 7, nr. 1, finder også anvendelse for afgørelser om registrering truffet før den 1. januar 2025. § 7, nr. 2, finder også anvendelse for varsling om ændring afsendt før den 1. januar 2025. I de tilfælde, hvor 1. eller 2. pkt. er til ugunst for ejeren, pålægges afgift efter registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven eller lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. fra og med den 1. januar 2025.

Stk. 6. For køretøjer, som den 31. december 2024 er registreret som fritaget for vejbenyttelsesafgift efter vejbenyttelsesafgiftsloven, eller som ikke er omfattede af vejbenyttelsesafgiftsloven, fordi de ikke anvendes til gods-transport, videreføres sådanne fritagelser mv. pr. 1. januar 2025 efter lov om vejafgift, medmindre told- og skatteforvaltningen modtager oplysninger om køretøjet, som kan begrunde, at køretøjet er afgiftspligtigt efter vejafgiftsloven.

Stk. 7. Regler udstedt i medfør af § 4 a, stk. 5 i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 1107 af 2. juni 2021, som ændret ved § 40 i lov nr. 753 af 13. juni 2023, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af regler udstedt i medfør af § 4 a, stk. 4 i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. denne lovs § 3, nr. 8.

UDKAST

Stk. 8. Regler udstedt i medfør af § 7, stk. 6, i spiritusafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 417 af 23. april 2024, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af regler udstedt i medfør af § 7, stk. 7, i spiritusafgiftsloven, jf. denne lovs § 8, nr. 2.

UDKAST

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Forhøjelse af dieselafgift, forlængelse af indfasning af vejafgift og nedsættelse af udligningsafgift

2.1.1. Gældende ret

2.1.1.1. Dieselafgift

2.1.1.2. Udligningsafgift

2.1.1.3. Vejafgift

2.1.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.1.2.1. Forhøjelse af dieselagiften

2.1.2.2. Midlertidig nedsættelse af udligningsafgiften

2.1.2.3. Midlertidig nedsættelse af vejafgiften

2.2. Ændring af definitionen af vægt og andre tekniske ændringer af vejafgiftsloven

2.2.1. Gældende ret

2.2.1.1. Eurovignettedirektivet og direktiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for motorkøretøjer

2.2.1.2. Vejafgiftsloven

2.2.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.2.2.1. Ændring af vægtdefinitionen

2.2.2.2. Dokumentation ved køb af rutebillet

2.2.2.3. Kvitteringskravet

2.3. Mulighed for køb af rutebillet 14 dage før kørsel på afgiftspålagt vejnet i vejafgiftsordningen

2.3.1. Gældende ret

2.3.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.4. Administration af afgiftspligt og fritagelse i vejafgiftsordningen

2.4.1. Gældende ret

2.4.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.5. Ændring af omfattede veje for miljøzonetillæg efter vejafgiftsloven

2.5.1. Gældende ret

2.5.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.6. Tilpasning af implementering af cirkulationsdirektivet

2.6.1. Gældende ret

2.6.2. Skatteministeriet overvejelser og den foreslåede ordning

2.7. Værnsregel i elafgiftsloven for forbrugsregistrering ved direkte linjer

2.7.1. Gældende ret

2.7.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.8. Ændring af indgangsværdi ved værditabsberegning

2.8.1. Gældende ret

2.8.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.9. Frist for gennemførelse af værditabsberegning ved genberegning

2.9.1. Gældende ret

2.9.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.10. Krav om udførsel med henblik på varig anvendelse i udlandet ved udbetaling af eksportgodtgørelse

UDKAST

2.10.1. Gældende ret

2.10.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.11. Ophævelse af regler om betaling af dagsbevis for deltidsbrandmænds kørsel under tilkald til udrykningskørsel

2.11.1. Gældende ret

2.11.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.12. Konsekvensrettelse i emballageafgiftsloven

2.12.1. Gældende ret

2.12.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.13. Forlængelse af frister for ændring af køretøjers registreringsgrundlag

2.13.1. Gældende ret

2.13.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.14. Præcisering af regler for betaling af tillæg i vægt- og brændstofforbrugsafgiftsloven

2.14.1. Gældende ret

2.14.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.15. Tekniske ændringer af vægtafgiftsloven som følge af vejafgiftsordningen

2.15.1. Gældende ret

2.15.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

6. Klimamæssige konsekvenser

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

UDKAST

8. Forholdet til EU-retten

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

10. Sammenfattende skema

1. Indledning

Med lovforslaget foreslås at gennemføre den del af Aftale om Deludmøntning af Grøn Fond af 15. april 2024, der vedrører motorområdet, samt en række generelle tilpasninger af reglerne på motor- og energiområdet.

Med Aftale om Deludmøntning af Grøn Fond er regeringen (Socialdemokratiet, Venstre og Moderaterne), Socialistisk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti, Enhedslisten og Radikale Venstre enige om at forhøje dieselaflgiften med 50 øre pr. liter ekskl. moms fra den 1. januar 2025 og understøtte denne forhøjelse med en række kompenserende tiltag til husstande og erhverv ved bl.a. en midlertidig lempelse af udligningsafgiften og midlertidig nedsættelse af vejafgift for lastbiler.

Der foreslås desuden en række yderligere tilpasninger af vejafgiftsloven. Det foreslås, at den afgiftspligtige vægt i vejafgiftsloven skal opgøres efter den teknisk tilladte totalvægt, der følger af køretøjets EU-typegodkendelse, i stedet for den tilladte totalvægt, som refererer til den vægt, der er fastsat i registreringslandet. Ændringen vil bidrage til en ensartet fortolkning af, hvilke godskøretøjer, der er omfattet af vejafgiftsloven.

Det foreslås desuden, at det skal være muligt at købe rutebilletter med henblik på afgiftsbetaling ved kørsel på det afgiftspålagte vejnet 14 dage før kørslen, herunder også at det skal være muligt at købe rutebilletter 14 dage før, at vejafgiftsordningen finder anvendelse. Det vil sige, at afgiftspligtige efter vejafgiftsloven vil kunne købe rutebilletter fra og med den 18. december 2024.

Det foreslås derudover, at det er Skatteforvaltningen, der træffer afgørelse om, hvorvidt motorkøretøjer er omfattet af vejafgiftsloven.

Efter vejafgiftsloven betales der et tillæg til afgiften for kørsel på veje, der er beliggende i en miljøzone. Miljøzonerne falder som udgangspunkt uden for de veje, der reguleres af Eurovignettedirektivet, hvorfor der kan indføres andre satser i miljøzonerne end på de veje, der er omfattet af direktivet. Der kan imidlertid opstå tilfælde, hvor veje, der er en del af det transeuropæiske vejnet eller motorveje, der er omfattet af direktivet, samtidig omfattes af miljøzonetillægget. Dette vil ikke være i overensstemmelse med direktivet. Det foreslås derfor at ændre definitionen af de veje, der omfattes af miljøzonetillægget, så motorveje ikke kan pålægges et miljøzonetillæg.

Der foreslås en række mindre præciseringer, herunder af elafgiftsloven vedrørende reglerne om afgift af elektricitet leveret via direkte linjer samt af

UDKAST

implementeringen af cirkulationsdirektivet i lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. (herefter mineralolieafgiftsloven), spiritusafgiftsloven, tobaksafgiftsloven og øl- og vinafgiftsloven.

På motorområdet foreslås det at udvide Skatteforvaltningens adgang til at genoptage en sag om afgifts- og værdifastsættelse, hvis Skatteforvaltningen ved en anmodning om tilbagebetaling af registreringsafgift ved en værditabsberegning bliver bekendt med, at den tidligere værdifastsættelse ikke er korrekt. Det foreslås dertil at præcisere, at fristen på 7 dage til at gennemføre en værditabsberegning efter endt leasingperiode også gælder, når der i forbindelse med genberegningen af leasingkøretøjet foretages en værditabsberegning for perioden indtil genberegningen. Forslagene skal bidrage til at sikre, at der betales korrekt registreringsafgift.

I forbindelse med udbetaling af eksportgodtgørelse for køretøjer, der udføres af landet, foreslås der indsat et krav om, at køretøjet skal udføres med henblik på varig anvendelse i udlandet. Forslaget skal sikre, at godtgørelsesordningen lever op til formålet om at undgå dobbeltbeskatning, og at der ikke unødigt spildes ressourcer.

Det foreslås at ophæve de nuværende regler om, at deltidsbrandmænd skal betale afgift ved køb af dagsbeviser for privatbenyttelsestillæg ved tilkald til udrykningskørsel. Det vurderes, at den kørsel, som deltidsbrandmænd foretager i et køretøj tilhørende hovedhvervgiven ved tilkald til udrykningskørsel, må sidestilles med øvrig erhvervsmæssig kørsel for hovedhvervgiveren, og at der derfor ikke skal betales privatbenyttelsestillæg for kørslen.

Endelig indeholder lovforslag en række mindre tilpasninger og præciseringer, herunder en rettelse af en henvisningsfejl i emballageafgiftsloven § 9, stk. 11. Bestemmelsen indeholder en pligt til at føre regnskab for virksomheder omfattet af lovens bagatelgrænse.

For at sikre, at der opkræves korrekt afgift, foreslås det desuden at forlænge fristerne for ændring af køretøjers registreringsgrundlag, så disse svarer til fristerne for genoptagelse af afgiftssagerne, for hvilke registreringsgrundlag kan have betydning.

Det foreslås præciseret, at reglerne for betaling af afgift efter lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. (herefter vægtafgiftsloven) og brændstofforbrugsafgiftsloven også finder anvendelse for eventuelle tillæg efter disse love.

2.1. Forhøjelse af dieselafgift, forlængelse af indfasning af vejafgift og nedsættelse af udligningsafgift

2.1.1. Gældende ret

2.1.1.1. Dieselafgift

Motorbrændstof, der anvendes til transport, er omfattet af mineralolieafgiftsloven. Af mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, fremgår hvilke typer af motorbrændstof, der er omfattet af afgiftspligten, samt afgiftssatsen. Afgiftspligten omfatter således bl.a. gas- og dieselolie, petroleum, benzin og flaskegas i form af LPG, når disse energiprodukter anvendes som motorbrændstof.

Energiafgiftssatserne er fastsat ud fra energiprodukternes energiindhold og er angivet efter mængde. Dette indebærer, at de forskellige typer af energiprodukter er pålagt samme afgift, når der tages udgangspunkt i energiprodukternes energiindhold. Det indebærer derfor også, at der målt ud fra volumen kan være forskellige afgiftssatser for benzin og diesel.

Der gælder en ens afgiftssats i kroner pr. GJ for biobrændstoffer og fossile brændstoffer anvendt som motorbrændstoffer. Biobrændstoffer har et lavere energiindhold end fossile brændstoffer, og derfor resulterer denne struktur i en lavere energiafgift pr. liter for biobrændstoffer end for fossile brændstoffer.

Energiafgiften for diesel anvendt som motorbrændstof er desuden differentieret på baggrund af indholdet af svovl i motorbrændstoffet.

Der gælder desuden efter mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 2, afgiftspligt for energiprodukter, der er bestemt til anvendelse, udbydes til salg eller anvendes som motorbrændstof eller som tilsætnings- og fyldstof i motorbrændstof. For disse betales der afgift efter den afgiftssats, der gælder for tilsvarende motorbrændstof.

Efter mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 8, kan der af biobrændstoffer, der anvendes som motorbrændstof eller tilsætnings- eller fyldstof i motorbrændstof, og som afsættes af visse registrerede virksomheder, betales afgift efter energiindholdet, hvis det opgøres eller foreligger. Afgiften er i sådanne tilfælde 128,1 kr. pr. GJ for benzinækvivalenter (2015-niveau) og 74,6 kr. pr. GJ for dieselækvivalenter (2015-niveau).

UDKAST

Afgiftssatserne i energiafgiftslovene reguleres årligt efter udviklingen i nettoprisindekset, som offentliggøres af Danmarks Statistik, jf. lov om beregning af et nettoprisindeks. Reguleringen foretages på grundlag af nettoprisindeksets årgennemsnit i året 2 år forud for det kalenderår, i hvilket satsen skal gælde. Satserne forhøjes eller nedsættes med samme procent som den, hvormed nettoprisindekset er ændret i forhold til niveauet i 2015.

Afgifterne på motorbrændstof omfatter bl.a. motorbrændstof til vare- og lastbiler, busser, andre motordrevne køretøjer, entreprenørmaskiner og stationære motorer.

Med lov nr. 683 af 11. juni 2024, der gennemfører dele af aftalen Grøn skattereform for industri mv. af 24. juni 2022, er CO₂-afgiften og energiafgifterne omlagt for bl.a. motorbrændstoffer.

Loven medfører bl.a. at energiafgiften for diesel og dieselækvivalenter ændres til 39,0 kr. pr. GJ fra og med den 1. januar 2025 (2022-niveau), hvilket svarer til en nedsættelse af energiafgiften for svovlfri dieselolie med 6,8 pct. biobrændstoffer (svovlindhold højst 0,001 pct.) fra 306,2 øre pr. liter til 158,0 øre pr. liter fra og med den 1. januar 2025 (2025-niveau).

2.1.1.2. Udligningsafgift

Efter gældende ret betales en udligningsafgift for dieseldrevne køretøjer. For personbiler indregistreret før den 1. juli 1997 og varebiler indregistreret før den 18. marts 2009 finder vægtafgiftsloven anvendelse.

For personbiler indregistreret fra og med den 1. juli 1997 og varebiler indregistreret fra og med den 18. marts 2009 finder brændstofforbrugsafgiftsloven anvendelse.

Vægtafgiftsloven gælder for motorkøretøjer, traktorer, påhængsvogne, sættevogne til personbefordring og påhængsredskaber, herunder campingvogne. Loven gælder også for motorredskaber, der er indrettet til godstransport, jf. vægtafgiftslovens § 1, stk. 1.

Efter vægtafgiftsloven opkræves udligningsafgift af dieseldrevne køretøjer, jf. vægtafgiftslovens § 3, stk. 1, og § 4, stk. 1. Opkrævning af udligningsafgiften af dieseldrevne køretøjer har til formål at udligne forskellen mellem beskatningen af energiindholdet i benzin og diesel. Afgiftsperioden er 12 måneder. Udligningsafgiften for personmotorkøretøjer samt påhængs- og

UDKAST

sættevogne til personbefordring er gradueret efter køretøjets vægt. Dette gælder også for vare- og lastmotorkøretøjer.

Brændstofforbrugsafgiftsloven gælder for personbiler, der er indrettet til befordring af højst 9 personer inklusive føreren, og for varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 1, stk. 1.

Efter brændstofforbrugsafgiftsloven opkræves udligningsafgift af dieseldrevne personbiler, der er indrettet til befordring af højst 9 personer inklusive føreren, og varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 1. Opkrævning af udligningsafgiften af dieseldrevne person- og varebiler har til formål at udligne forskellen mellem beskatningen af energiindholdet i diesel og benzin. Afgiftsperioden er 6 måneder. Udligningsafgiften er gradueret efter bilens brændstofforbrug for både person- og varebiler.

2.1.1.3. Vejafgift

Vejafgiftsloven er trådt i kraft den 1. juli 2023 og indebærer, at der fra og med den 1. januar 2025 gælder en vejafgift for lastbiler og køretøjskombinationer, som benyttes til godstransport, og som har en tilladt totalvægt på 12.000 kg eller derover. Afgiften fastsættes på baggrund af længden af den tilbagelagte strækning på det afgiftsbelagte vejnet målt i kilometer, jf. lovens § 2, og ud fra en vejafgiftssats pr. kilometer fastsat i overensstemmelse med lovens § 5, stk. 1. Afgiftsstrukturen og satserne er fastsat efter (EF) 1999/62 af 17. juni 1999 og ændringsdirektiv 2022/362/EU (herefter Eurovignettedirektivet).

Det følger af lovens § 5 stk. 2, at der ved kørsel på afgiftspligtige vejsegmenter, som helt eller delvis er placeret inden for miljøzoner, jf. § 4, stk. 6, lægges et beløb til satserne i § 5, stk. 1.

2.1.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Formålet med forslaget er at gennemføre dele af Aftale om Deludmøntning af Grøn Fond af 15. april 2024.

Det følger af aftalen, at aftalepartierne er enige om at forhøje dieselaafgiften med 50 øre pr. liter ekskl. moms (2024-niveau). Forhøjelsen skal gælde for diesel til vejtransport og til entreprenørmaskiner m.v., der også er omfattet af den almindelige dieselaafgift. Se også nedenfor i pkt. 2.1.2.1.

UDKAST

Aftalepartierne er desuden enige om, at udligningsafgiften skal nedsættes forholdsmæssigt i forhold til forhøjelsen af dieselaafgiften. Samtidig er aftalepartierne enige om at gennemføre en række kompenserende tiltag til husstande og erhverv, herunder en midlertidig lempelse af udligningsafgiften og en midlertidig nedsættelse af den kilometerbaserede vejafgift. Se også nedenfor i pkt. 2.1.2.2 og pkt. 2.1.2.3.

Formålet med forhøjelsen af dieselaafgiften er at bidrage til realisering af klimalovens mål om 70 pct. drivhusgasreduktion i 2030 og regeringens mål om fremrykkelse af klimaneutralitet til 2045 fra det oprindeligt fastsatte mål om klimaneutralitet i 2050.

For at kompensere person- og varebiler nedsættes udligningsafgiften. Udligningsafgiften korrigerer for forskellen i afgiften på benzin og diesel, idet afgiften på diesel er lavere end afgiften på benzin. Med en forhøjelse af dieselaafgiften bliver forskellen mellem afgiften på benzin og afgiften på diesel mindre, hvorfor udligningsafgiften reduceres tilsvarende. Ud over den forholdsmæssige nedsættelse af udligningsafgiften, indgår der en overgangsordning, hvor udligningsafgiften nedsættes yderligere i 2025 og 2026. Som følge af den øgede erhvervsbelastning fra den øgede dieselaafgift kompenseres lastbiler via en midlertidig nedsættelse af vejafgiften i 2025-2028. Nedsættelsen af vejafgiften medfører isoleret set en beskeden drivhusgasudledning.

2.1.2.1. Forhøjelse af dieselaafgiften

Det foreslås at forhøje energiaafgiften på diesel med 50 øre pr. liter ekskl. moms (2024-niveau) svarende til 52 øre pr. liter ekskl. moms i 2025-niveau. Forhøjelsen er i forhold til afgiftsnedsættelsen, der blev vedtaget med omlægningen af CO₂- og energiaafgifterne med lov nr. 683 af 11. juni 2024. Forhøjelsen vil skulle gælde fra den 1. januar 2025.

Forhøjelsen vil skulle beregnes med udgangspunkt i den sats, der gælder for diesel med 6,8 pct. biobrændstoffer med svovlindhold på højst 0,001 pct., som er den blanding, der typisk tankes fra tankstandere.

Afgiftssatsen for energiaafgiften for diesel foreslås baseret på et grundbeløb, der er fastsat i 2015-niveau, hvorefter satsen reguleres årligt efter udviklingen i nettoprisindekset, jf. mineralolieafgiftslovens § 32 a.

UDKAST

Det foreslås, at afgiften på svovlfri dieselolie med 6,8 pct. biobrændstoffer (svovlindhold højst 0,001 pct.) forhøjes med 52,0 øre pr. liter ekskl. moms fra 1. januar 2025 (2025-niveau). Afgiften vil herefter være 210,0 øre pr. liter ekskl. moms (2025-niveau). Det svarer til en forhøjelse af afgiftssatsen for dieselækvivalenter til 58,9 kr. pr. GJ (2025-niveau). Forhøjelse af de andre satser for gas- og dieselolie anvendt som motorbrændstof balanceres ud fra ændringen af denne sats.

Afgiftsforhøjelsen omfatter diesel, herunder bl.a. til vejtransport og entreprenørmaskiner m.v.

2.1.2.2. Midlertidig nedsættelse af udligningsafgiften

Der foreslås samtidig en midlertidig nedsættelse af udligningsafgiften i 2025-2026 med 30 pct. i forhold til gældende satser og en varig nedsættelse på 21 pct. fra 2027.

2.1.2.3. Midlertidig nedsættelse af vejafgiften

Yderligere foreslås en midlertidig nedsættelse af den kilometerbaserede vejafgift for lastbiler, som foreslås nedsat med 19 pct. i gennemsnit i 2025-2027 og 12 pct. i gennemsnit i 2028.

2.2. Ændring af definitionen af vægt og andre tekniske ændringer af vejafgiftsloven

2.2.1. Gældende ret

2.2.1.1. Eurovignettedirektivet og direktiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for motorkøretøjer

Området for afgifter på køretøjer for benyttelse af vejinfrastrukturer er et harmoniseret område inden for EU og er siden 1993 reguleret ved direktiv (EØF) 93/89 af 25. oktober 1993, der efterfølgende blev erstattet af direktiv (EF) 1999/62 af 17. juni 1999 (Eurovignettedirektivet), som senest er ændret ved direktiv (EU) 2022/362 af 24. februar 2022.

Det er et medlemsstatsanliggende at indføre vejafgifter. Hvis en medlemsstat vælger at indføre en vejafgiftsordning, skal dette ske efter de regler, der er fastsat i Eurovignettedirektivet. Formålet med denne harmonisering er overordnet at sikre, at der ikke ved pålæg af vejafgifter finder direkte eller indirekte forskelsbehandling sted, der fører til konkurrenceforvridning mellem transportvirksomheder.

UDKAST

En vejafgift kan ifølge Eurovignettedirektivet være sammensat af en infrastrukturafgift, en trængselsafgift, som dog ikke kan indføres for lastbiler alene, og en afgift for eksterne omkostninger. En infrastrukturafgift skal differentieres efter køretøjets CO₂-emissioner, hvis der ikke samtidigt indføres en afgift for eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner i henhold til direktivets bestemmelser herom. Afgifter for eksterne omkostninger kan omfatte trafikbaseret luftforurening, trafikbaseret støjforurening og trafikbaserede CO₂-emissioner.

Direktivets artikel 7c foreskriver, at hvis der pålægges en afgift for eksterne omkostninger på tunge køretøjer, skal medlemsstaterne differentiere og fastsætte den i overensstemmelse med minimumskravene og metoderne i direktivets bilag IIIa og overholde referenceværdierne i bilag IIIb og IIIc.

Direktivets bilag IIIb og IIIc foreskriver, at afgiftssatser, der inddrager eksterne omkostninger efter referencesatserne, skal medføre indplacering af lastbiler i vægtklasser på baggrund af teknisk tilladt totalvægt eller antal aksler. Dette gælder for alle typer af tunge godskøretøjer.

Teknisk tilladt totalvægt er den maksimale totalvægt, som er angivet af producenten til brug for godkendelse af køretøjet. Denne værdi kan ikke ændres og er identisk på tværs af EU.

Direktiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for motorkøretøjer som ændret senest ved direktiv 2022/362 af 24. februar 2022 fastsætter i artikel 3 og bilag I og II krav til form og indhold af medlemsstaternes registreringsattester. Registreringsattesten udleveres i forbindelse med indregistreringen af køretøjet. Den teknisk tilladte totalvægt for motorkøretøjet indgår som et obligatorisk felt i registreringsattesten, mens den tilladte totalvægt for henholdsvis motorkøretøjet og for en køretøjskombination indgår blandt valgfrie oplysninger i registreringsattesten.

Det følger af Eurovignettedirektivets artikel 7j, stk. 2, at ordningerne for opkrævning af vejafgifter og brugsafgifter ikke uberettiget må stille lejlighedsvis brugere af vejnettet ringere, hverken finansielt eller på anden måde. Hvis en medlemsstat opkræver vejafgifter eller brugsafgifter udelukkende ved hjælp af systemer, der kræver udstyr til installation i køretøjet (on-board units), sørger den for, at alle brugere kan erhverve de nødvendige on-board units, der opfylder kravene i Europa-Parlamentets og Rådets di-

UDKAST

rektiv 2004/52/EF af 29. april 2004 om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet, på rimelige administrative og økonomiske vilkår.

Det følger af direktivets artikel 7j, stk. 2a, at hvis en fører eller, hvor det er relevant, transportvirksomheden eller udbyderen af den europæiske elektroniske bompengetjeneste (EETS) ikke kan dokumentere køretøjets emissionsklasse med henblik på artikel 7g, stk. 2, eller artikel 7ga eller 7gb, kan medlemsstaterne pålægge den højeste af de gældende vejafgifter eller brugsafgifter.

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at trafikanten i det mindste via elektroniske midler kan angive køretøjets emissionsklasse, inden denne tager infrastrukturen i brug. Medlemsstaterne kan tilbyde elektroniske og ikkeelektroniske midler, der gør det muligt for brugeren at fremvise dokumentation med henblik på at drage fordel af vejafgiftsnedsettelse eller, hvor det er relevant, i tilfælde af en kontrol. Medlemsstaterne kan kræve, at der fremvises elektronisk dokumentation, inden infrastrukturen tages i brug.

Det følger af Eurovignettedirektivets artikel 7j, stk. 3, at hvis en medlemsstat lægger en vejafgift på et køretøj, skal den samlede vejafgift, bestående af infrastrukturafgiften, afgiften for eksterne omkostninger og trængselsafgiften, hvis relevant, fremgå af en kvittering, som udleveres til trafikanten, så vidt muligt elektronisk. Trafikanten kan indvillige i ikke at få udleveret kvitteringen.

2.2.1.2. Vejafgiftsloven

Med vejafgiftsloven indføres der den 1. januar 2025 en kilometerbaseret vejafgift, der er en delvis implementering af Eurovignettedirektivet. Omfattet af vejafgiftsloven er lastbiler og køretøjskombinationer, som benyttes til godstransport, og som har en tilladt totalvægt på 12.000 kg eller derover.

Det følger af vejafgiftslovens § 5, at der for lastbiler og køretøjskombinationer efter de CO₂-emissionsklasser, der følger af artikel 7ga i Eurovignettedirektivet, som senest er ændret ved direktiv (EU) 2022/362 af 24. februar 2022, svares afgift efter de satser, der fremgår af bestemmelsen.

Satserne er opdelt efter CO₂-emissionsklasser og vægtklasser, der er fordelt efter henholdsvis tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg, tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg. og tilladt totalvægt på over 32.000 kg.

UDKAST

Satserne i vejafgiftslovens § 5 udgør den samlede værdi af afgiften for de eksterne omkostninger forbundet med køretøjernes brug af vejnettet og er i overensstemmelse med Eurovignettedirektivet sammensat af en afgift for slid på infrastruktur, en afgift for eksterne omkostninger for CO₂ og en afgift for eksterne omkostninger for luftforurening og støj.

Vejafgiftslovens afgiftsstruktur og satser, der følger lovens § 5, herunder inddeling i CO₂-emissionsklasser, er fastsat efter Eurovignettedirektivet. Satserne for infrastruktur er fastsat som en andel af de samlede infrastrukturomkostninger beregnet ud fra minimumskravene og metoderne i Eurovignetdirektivets bilag IIIa. Satserne for CO₂-emissioner og luftforurening og støj satserne er baseret på referenceværdierne, der fremgår af Eurovignettedirektivets bilag IIIb og bilag IIIc, idet der dog ses bort fra differentiering på baggrund af emissionsnorm.

Efter loven afhænger afgiftssatsen for en lastbil eller køretøjskombination (vogntog) af køretøjets CO₂-emissionsklasse og køretøjets tilladte totalvægt. For vogntog er det den samlede tilladte totalvægt af den tungest mulige køretøjskombination (vogntogsvægten), som skal anvendes.

Vejafgiften kan enten betales gennem et køretøjsudstyr, jf. vejafgiftslovens § 7, eller en rutebillet, jf. vejafgiftslovens § 8.

Det følger af vejafgiftslovens § 8, at ved kørsel med et afgiftspligtigt køretøj, hvor der ikke er tilknyttet køretøjsudstyr, jf. § 7, eller hvor køretøjsudstyret er uvirksomt, skal den afgiftspligtige ejer eller bruger, jf. § 3, sikre, at der købes en elektronisk rutebillet, inden kørsel på det afgiftspligtige vejnet påbegyndes. Rutebilletten udbydes af Sund og Bælt Holding A/S.

Det følger af vejafgiftslovens § 8, stk. 7, at ved manglende angivelse af et køretøjs tilladte totalvægt og CO₂-emissionsklasse i forbindelse med køb af rutebillet vil medføre, at køretøjet kategoriseres under den tungeste vægtklasse og CO₂-emissionsklasse 1, jf. § 5.

2.2.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.2.2.1. Ændring af vægtdefinitionen

Med vedtagelsen af vejafgiftsloven indføres der en kilometerbaseret vejafgift for lastbiler i Danmark. Vejafgiften, som finder anvendelse fra den 1. januar 2025, skal overholde bestemmelserne i Eurovignettedirektivet.

Det følger som beskrevet i pkt. 2.2.1.1 af Eurovignettedirektivets bilag IIIb og IIIc, at indplacering af lastbiler i vægtklasser skal ske på baggrund af

UDKAST

teknisk tilladt totalvægt eller antal aksler. Dette gælder for alle typer af tunge godskøretøjer. I vejafgiftsloven, som er en delvis implementering af Eurovignettedirektivet, er indplaceringen imidlertid baseret på den tilladte totalvægt, som kan nedjusteres i modsætning til den teknisk tilladte totalvægt., jf. pkt. 2.2.1.1.

Som led i notificeringen af vejafgiftsloven, har Transportministeriet, der er ressortansvarlig for Eurovignettedirektivet, haft en dialog med Kommissionen om implementeringen, herunder om anvendelse af tilladt totalvægt og teknisk tilladt totalvægt. I den forbindelse har Kommissionen bemærket, at vægtdefinitionen i direktivet er ensbetydende med den teknisk tilladte totalvægt for den trækkende enhed.

For at sikre en korrekt implementering af Eurovignettedirektivet foreslås det derfor at ændre vejafgiftslovens §§ 1 og 5, så indplaceringen af lastbiler i CO₂-emissionsklasser foretages med udgangspunkt i den teknisk tilladte totalvægt af køretøjet.

Den foreslåede ændring af vægtdefinition vil medføre, at alle køretøjer, uanset i hvilken medlemsstats de er registreret, vil skulle anvende den teknisk tilladte totalvægt, som fremgår af køretøjets registreringsattest eller CoC-dokumentet, til brug for placering i en vægtklasse efter vejafgiftsloven.

Det foreslås desuden at ændre definitionen af køretøjer, der er omfattet af vejafgiftslovens anvendelsesområde, fra ”lastbiler og køretøjskombinationer” til ”motorkøretøjer” med henblik på at beregne den teknisk tilladte totalvægt for den trækkende enhed.

Ved at ændre definition af køretøjer fra ”lastbiler og køretøjskombinationer” til ”motorkøretøjer” vil afgiften skulle beregnes efter motorkøretøjets vægt og ikke efter den samlede vogntogsvægt. Det vil således betyde, at for motorkøretøjer, der er registreret som trækraft for én eller flere påhængs- eller sættevogne, sker indplaceringen i vægtklasse efter motorkøretøjets vægt, frem for den samlede vogntogsvægt.

Oplysning om motorkøretøjets vægt fremgår registreringsattesten eller CoC-dokumentet. Dette forslag er ligeledes en ændring, der har til formål at tilpasse implementeringen af Eurovignettedirektivet.

2.2.2.2. Dokumentation ved køb af rutebillet

UDKAST

Som led i kontrollen af de afgivne oplysningers korrekthed foreslås det, at der i vejafgiftslovens § 8, stk. 7, indføres et krav om dokumentation af køretøjets vægt og CO₂-emissionsklasse i forbindelse med køb af en rutebillet.

Forslaget vil være en implementering af Eurovignettedirektivets artikel 7j, stk. 2 og 2a.

Det vil ikke være en forudsætning for køb af rutebillet, at der kan fremvises dokumentation, idet køretøjet i de tilfælde automatisk vil blive placeret i den dyreste CO₂-emissionsklasse, dvs. CO₂-emissionsklasse 1 og den tungeste vægtklasse, dvs. vægtklassen på over 32 ton. Sund & Bælt Holding A/S vil således i overensstemmelse med artikel 7j, stk. 2, kunne pålægge den højeste af de gældende vejafgiftssatser, hvis en bedre CO₂-emissionsklasse eller vægtklasse ikke kan dokumenteres i forbindelse med købet af en rutebillet.

Dokumentation kan ske ved at uploade registreringspapirer såsom registreringsattest, CoC-dokument og kundeinformationsfilen (CIF-fil) på den hjemmeside, der vil blive oprettet af Sund og Bælt Holding A/S til brug for køb af rutebillet. Dette vil give Sund og Bælt Holding A/S mulighed for at kontrollere, om oplysningerne om vægtklasse og CO₂-emissionsklasse er korrekt angivet.

2.2.2.3. Kvitteringskravet

Satserne i vejafgiftsloven er som beskrevet i pkt. 2.2.1.1 og 2.2.1.2 fastsat i overensstemmelse med Eurovignettedirektivet.

Det foreslås at indsætte tre tabeller i vejafgiftsloven, hvoraf fremgår de enkelte satser for henholdsvis infrastruktur, eksterne omkostninger for CO₂ og eksterne omkostninger for luftforurening og støj. Disse tre komponenter udgør tilsammen den samlede afgift. Dette sker med henblik på at tydeliggøre, hvordan afgiften er sammensat. Endvidere vil det være nemmere at opfylde Eurovignettedirektivets krav om kvittering eller faktura, hvis de enkelte satskomponenter fremgår direkte af loven.

Ovennævnte kan illustreres ved, at afgiftssatsen for et køretøj i f.eks. CO₂-emissionsklasse 1, med en teknisk tilladt totalvægt mellem 12.000- 17.999 kg. foreslås fastsat til 0,86 kr. pr. km. Afgiftssatsen på 0,86 kr. pr. km. er beregnet som summen af afgift for slid på infrastruktur (0,44 kr.), afgift for CO₂-emission (0,37 kr.) og afgift for luftforurening og støj (0,05 kr.).

Forslaget om at indsætte satserne for de komponenter, der tilsammen udgør afgiftssatsen, har til formål at overholde Eurovignetdirektivets artikel 7j, stk. 3.

Der er ikke i direktivet fastsat kriterier for, hvordan dette kvitteringskrav skal efterleves af medlemsstaterne.

Det foreslås desuden, at EETS-udbydere til og med den 1. december 2025 skal sikre, at fordelingen af den samlede afgift mellem henholdsvis slid på infrastruktur, CO₂-udledning samt luftforurening og støj kan tilgås via et link på trafikantens faktura eller kvittering. Det kræver systemmæssige ændringer at indføre oplysningerne direkte i fakturaen eller kvitteringen, og disse vil ikke være på plads, når vejafgiftsloven finder anvendelse fra den 1. januar 2025, men først pr. 1. december 2025. Efter den 1. december 2025 vil oplysningerne automatisk fremgå af fakturaen eller kvitteringen.

I forbindelse med køb af rutebilletter, jf. lovens § 8, vil det efter det foreslåede være et krav, at Sund & Bælt Holding A/S specificerer den samlede vejafgift, infrastrukturafgiften og eksterne omkostninger på en kvittering til køberen.

2.3. Mulighed for køb af rutebillet 14 dage før kørsel på afgiftspålagt vejnet i vejafgiftsordningen

2.3.1. Gældende ret

Med vejafgiftsloven indføres en ny kilometerbaseret vejafgift, som i modsætning til vejbenyttelsesafgiftsloven ikke er periodebaseret.

Efter vejafgiftsloven, skal der svares afgift for lastbiler og køretøjskombinationer, som benyttes til godstransport, og som har en tilladt totalvægt på 12.000 kg eller derover.

Vejafgiften kan betales via et køretøjsudstyr, jf. lovens § 7, eller ved køb af en rutebillet, jf. lovens § 8.

Det følger af vejafgiftslovens § 8, stk. 1, at ved kørsel med et afgiftspligtigt køretøj, hvor der ikke er tilknyttet køretøjsudstyr, jf. lovens § 7, eller hvor køretøjsudstyret er uvirksomt, skal den afgiftspligtige ejer eller bruger, jf. lovens § 3, sikre, at der købes en rutebillet, inden kørsel på det afgiftspligtige vejnet påbegyndes. Rutebilletten vil kunne købes på en hjemmeside, der udbydes af vejafgiftsopkræver Sund & Bælt Holding A/S.

UDKAST

Betaling af rutebillet svarer til afgiftsbetalingen. Ruten skal være fastlagt og indtastet digitalt på forhånd af den afgiftspligtige, så det sikres, at der betales afgift svarende til den tilbagelagte strækning på det afgiftsbelagte vejnet. Rutebilletten vil kunne købes digitalt via en hjemmeside administreret af Sund og Bælt Holding A/S, inden den afgiftspligtige kørsel foretages.

Det følger af lovens § 8, stk. 8, at skatteministeren efter forhandling med transportministeren kan fastsætte nærmere regler om betaling for rutebilletter, ændring af en rute, gyldighedsperiode samt efterbetaling og tilbagebetaling.

2.3.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås, at rutebilletter skal kunne købes op til 14 dage før rutebillettens gyldighedsperiode. Gyldighedsperioden svarer til tidspunktet for kørslen. Det vil bl.a. betyde, at afgiftspligtige efter vejafgiftsloven får mulighed for at købe en rutebillet, før vejafgiftsordningen træder i kraft den 1. januar 2025. Det vil ikke være et krav, at rutebilletten købes 14 dage på forhånd, men forslaget vil gøre det muligt at købe rutebilletten i god tid, inden kørslen skal gennemføres.

Benyttelse af 14 dages-fristen kræver, at ruten fra et geografisk punkt til et andet geografisk punkt er kendt.

Det vil fortsat være muligt at annullere billetten indtil gyldighedsperiodens begyndelsestidspunkt.

2.4. Administration af afgiftspligt og fritagelse i vejafgiftsordningen

2.4.1. Gældende ret

Det følger af vejafgiftslovens § 6, stk. 1 og 2, at Sund og Bælt Holding A/S opkræver vejafgift efter vejafgiftsloven. Sund og Bælt Holding A/S fører kontrol med, at reglerne om afgiftspligt overholdes, jf. § 6, stk. 4, 1. pkt.

Det følger af § 11, stk. 1, at klager over afgørelser om opkrævning og ansættelse af afgift efter vejafgiftsloven kan påklages til transportministeren.

Det følger af § 13, stk. 1, at transportministeren kan bemyndige en myndighed under ministeriet til at udøve de beføjelser, som ministeren er tillagt efter vejafgiftsloven.

UDKAST

Det følger af § 13, stk. 2, at transportministeren kan fastsætte regler om, at afgørelser truffet af en myndighed, som ministeren har henlagt beføjelser til efter stk. 1, ikke kan indbringes for ministeren eller anden administrativ myndighed.

Det følger desuden af § 15, at transportministeren fører tilsyn med forvaltningen af de dele af vejafgiftsordningen, som varetages af underordnede myndigheder eller selskaber på Transportministeriets område.

Det følger af vægtafgiftslovens § 4 a, stk. 1, at køretøjer, som er afgiftspligtige efter vejbenyttelsesafgiftsloven, skal betale en lavere vægtafgift, end den som efter § 4 gælder for køretøjer, der ikke er afgiftspligtige efter vejbenyttelsesafgiftsloven.

Det følger desuden af vægtafgiftslovens § 4 a, stk. 2, 1. pkt., at for køretøjer, som er omfattet af § 4 a, stk. 1, der registreres første gang, eller har været afmeldt, forfalder afgiften til betaling på registreringstidspunktet og betales forud for hele perioden.

Det fremgår af vægtafgiftslovens § 6, stk. 1, at afgiftsperioden er 12 måneder, 6 måneder eller 3 måneder som anført i §§ 3,4 og 5. Der svares afgift fra og med den dag, hvor registrering eller godkendelse finder sted.

2.4.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Skatteforvaltningen administrerer Køretøjsregistret og skal derfor sikre, at der er de oplysninger i registret, der er nødvendige for, at der for dansk registrerede lastbiler kan opkræves korrekt vejafgift. Disse oplysninger er ligeledes nødvendige for at sikre korrekt opkrævning af vægtafgift. Vægtafgiften afhænger således af, om der for køretøjet betales vejbenyttelsesafgift.

Det foreslås at ændre vægtafgiftslovens § 4 a, stk. 1, så loven omfatter køretøjer, som er afgiftspligtige efter vejafgiftsloven. Det betyder konkret, at de, der er afgiftspligtige efter vejafgiftsloven, vil skulle betale en lavere sats efter vægtafgiftsloven, end hvis de ikke havde været omfattet af vejafgiftsloven.

Det foreslås videre, at der skal svares vægtafgift fra og med den dag, hvor registrering eller godkendelse af det afgiftspligtige køretøj efter vejafgiftsloven sker.

Det betyder, at vægtafgift betales fra det tidspunkt, hvor køretøjet registreres, og det er derfor nødvendigt, at Skatteforvaltningen allerede på dette tidspunkt har kendskab til, om der skal betales vejafgift for køretøjet. Har Skatteforvaltningen ikke kendskab hertil, vil der for disse køretøjer blive opkrævet for meget vægtafgift.

For at sikre dette kendskab foreslås det, at Skatteforvaltningen skal kunne træffe afgørelse om afgiftspligt og afgiftsfritagelse efter vejafgiftsloven. Skatteforvaltningen træffer allerede efter den nuværende vejbenyttelsesafgiftslov sådanne afgørelser for dansk registrerede lastbiler. For at sikre ligebehandling i forhold til ejere og brugere af udenlandske lastbiler, vil Skatteforvaltningen fremover også på den afgiftspligtiges anmodning skulle træffe afgørelse om, hvorvidt sådanne er afgiftspligtige – eller – fritaget.

Skatteforvaltningens afgørelser er omfattet af skatteforvaltningslovens regler i forhold til muligheden for at klage og indbringe afgørelser for domstolene. En afgørelse om afgiftspligt eller -fritagelse vil derfor kunne påklages til Landsskatteretten, ligesom skatteforvaltningslovens regler om indbringelse for domstolene vil finde anvendelse.

Der henvises i øvrigt til bemærkninger til de foreslåede bestemmelser i § 1, nr. 13-15.

2.5. Ændring af omfattede veje for miljøzonetillæg efter vejafgiftsloven

2.5.1. Gældende ret

Vejafgiftsordningen er en delvis implementering af Eurovignettedirektivet, som senest er ændret senest ved direktiv (EU) 2022/362 af 24. februar 2022.

Eurovignettedirektivet regulerer medlemsstaternes opkrævning af kørselsafgifter på tunge godskøretøjer over 3.500 kg, som benyttes på det transeuropæiske vejnet og andre yderligere afsnit af motorvejsnettet, der ikke indgår i det transeuropæiske vejnet.

Det følger af direktivets artikel 7, stk. 1, at medlemsstaterne kan opretholde eller indføre vejafgifter eller brugsafgifter på det transeuropæiske vejnet eller på visse afsnit af dette net og på alle andre yderligere afsnit af deres motorvejsnet, der ikke indgår i det transeuropæiske vejnet, på de betingelser, der er fastsat i artikel 7, stk. 4-14 og artikel 7a-7k, jf. dog artikel 9, stk. 1a.

UDKAST

Det følger af Eurovignettedirektivets artikel 7, stk. 2, at artikel 7, stk. 1, ikke berører medlemsstaternes ret til under overholdelse af TEUF at anvende vejafgifter og brugsafgifter på andre veje, forudsat at opkrævning af vejafgifter og brugsafgifter for disse andre veje ikke indebærer forskelsbehandling af den internationale trafik og ikke medfører konkurrenceforvridning mellem virksomheder. Vejafgifter og brugsafgifter på andre veje end motorveje skal opfylde betingelserne i denne artikels stk. 4 og 5, artikel 7a og artikel 7j, stk. 1, 2 og 4.

Afgiftspligten efter vejafgiftsloven indtræder ved kørsel på det afgiftspligtige vejnet, som er oplistet i lovens bilag 1. Når et køretøj er indkørt på et vejsegment, vil hele vejsegmentet indgå i beregningen af afgiften. Omfattet af bilaget er størstedelen af statsvejnettet og en række kommunale strækninger, herunder alle offentlige veje i miljøzoner.

Det følger af vejafgiftslovens § 4, at afgiften fastsættes på baggrund af den fulde længde af den tilbagebelagte strækning på det afgiftsbelagte vejnet målt i kilometer, jf. § 2, og ud fra en vejafgiftssats pr. kilometer fastsat i overensstemmelse med § 5.

Det følger af vejafgiftslovens § 4, stk. 6, at for de vejsegmenter, der i bilag 1 er markeret som helt eller delvis placeret i geografiske områder, hvor der er oprettet miljøzoner efter reglerne i kapitel 2 f i lov om miljøbeskyttelse, svares et tillæg til afgiften. Tillægget beregnes efter satserne i § 5, stk. 2.

Det følger af vejafgiftslovens § 5, stk. 2, at ved kørsel på afgiftspligtige vejsegmenter, som helt eller delvis er placeret inden for miljøzoner, jf. § 4, stk. 6, lægges følgende tillæg til satserne i stk. 1:

Kroner pr. kilometer	Teknisk til-ladt totalvægt på 12.000-17.999 kg	Teknisk til-ladt totalvægt på 18.000-32.000 kg	Teknisk til-ladt totalvægt på over 32.000 kg
CO ₂ -emissionsklasse 1	0,56	0,63	0,68
CO ₂ -emissionsklasse 2	0,50	0,57	0,61
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,44	0,50	0,54
CO ₂ -emissionsklasse 4	0,29	0,33	0,35
CO ₂ -emissionsklasse 5	0,10	0,10	0,10

«

2.5.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Satserne i vejafgiftslovens § 5, stk. 2, om tillæg ved kørsel i miljøzoner, er fastsat i overensstemmelse med Eurovignettedirektivets artikel 7, stk. 2, mens elementerne i vejafgiftsordningen for alle øvrige afgiftsbelagte veje, herunder det transeuropæiske vejnet og motorveje, fastlægges efter artikel 7, stk. 1. Det betyder, at satserne i miljøzonerne ikke er fastsat efterreferencerværdierne i Eurovignettedirektivet.

Vejafgifter på det transeuropæiske vejnet eller på visse afsnit af dette net og på alle andre yderligere afsnit af deres motorvejsnet, skal overholde referencerværdierne i Eurovignettedirektivets artikel 7, stk. 1.

Det kan ikke udelukkes, at der kan opstå tilfælde, hvor der efter den nuværende regulering vil blive opkrævet miljøzonetillæg ved kørsel på en vejstrækning, der er omfattet af Eurovignettedirektivets artikel 7, stk. 1, hvilket i givet fald ikke vil være i overensstemmelse med Eurovignettedirektivets regler om fastsættelse af vejafgiftssatser. Sådanne tilfælde kan opstå, hvis der for de dele af det transeuropæiske vejnet og danske motorveje som helt eller delvist er placeret i en miljøzone opkræves et miljøzonetillæg.

Det foreslås på den baggrund, at vejafgiftslovens § 4, stk. 6, ændres, så det udtrykkeligt fremgår, at transeuropæiske vejnet og danske motorveje ikke kan pålægges et tillæg til vejafgiften, selvom disse helt eller delvist er placeret i en miljøzone.

2.6. Tilpasning af implementering af cirkulationsdirektivet

2.6.1. Gældende ret

Rådets Direktiv 2008/118/EF af 16. december 2008 om den generelle ordning for punktafgifter blev omarbejdet ved Rådets Direktiv (EU) 2020/262 af 19. december 2019 om den generelle ordning for punktafgifter (herefter cirkulationsdirektivet). Det omarbejdede cirkulationsdirektiv blev implementeret i dansk ret ved lov nr. 1240 af 11. juni 2021.

Cirkulationsdirektivet regulerer de EU-harmoniserende punktafgiftspligtige varers bevægelse i EU. Cirkulationsdirektivet er i dansk ret implementeret ved mineralolieafgiftsloven, spiritusafgiftsloven, tobaksafgiftsloven og øl- og vinafgiftsloven.

UDKAST

Spiritusafgiftslovens § 7, stk. 4, indeholder mulighed for, at en virksomhed m.v., der som led i udøvelsen af sit erhverv lejlighedsvist modtager spiritusafgiftspligtige varer fra andre EU-lande eller tredjelande, midlertidigt kan blive registreret som varemottager. Cirkulationsdirektivet indeholder også mulighed for, at en virksomhed, der som led i udøvelsen af sit erhverv løbende modtager afgiftspligtige varer fra andre EU-lande, kan registreres som varemottager – altså uden at registreringen er midlertidig.

Mineralolieafgiftslovens § 15, stk. 1 og 2, tobaksafgiftslovens § 19, stk. 1 og 2, spiritusafgiftslovens § 20 a, stk. 1 og 2, og øl- og vinafgiftslovens § 15, stk. 1 og 2, regulerer transport af varer under afgiftssuspensionsordningen inden for EU. Med cirkulationsdirektivet blev det i dansk ret implementeret, at transporten af varer under afgiftssuspensionsordningen også ville kunne ske til udgangstoldstedet, som er afgangstoldsted for proceduren af eksternt forsendelse.

Efter mineralolieafgiftslovens § 15, stk. 3, tobaksafgiftslovens § 19, stk. 3, spiritusafgiftslovens § 20 a, stk. 3, og øl- og vinafgiftslovens § 15, stk. 3, kan Skatteforvaltningen, når importen efter bestemmelsernes stk. 1 og 2 finder sted uden for et afgiftsoplag, anmode klareren eller enhver anden person, som direkte eller indirekte har været involveret i opfyldelsen af toldformaliteter i overensstemmelse med artikel 15 i forordning (EU) nr. 952/2013, om at dokumentere, at de importerede varer er bestemt til at blive forsendt her fra landet til et andet EU-land.

Det betyder, at Skatteforvaltningen kan anmode om dokumentation for, at de importerede varer bliver sendt her fra landet som importmedlemsstat og videre til en anden medlemsstat. Skatteforvaltningen kan anmode klareren eller enhver anden person, der direkte eller indirekte har været involveret i transporten om dokumentationen.

Efter mineralolieafgiftslovens § 15, stk. 6, tobaksafgiftslovens § 19, stk. 6, spiritusafgiftslovens § 20 a, stk. 6, og øl- og vinafgiftslovens § 15, stk. 6, kan skatteministeren fastsætte de nærmere regler for de administrative procedurer, som virksomheder og personer skal anvende ved transport af varer under afgiftssuspensionsordningen for EU, og kravene til dokumentation efter mineralolieafgiftslovens § 15, stk. 3, tobaksafgiftslovens § 19, stk. 3, spiritusafgiftslovens § 20 a, stk. 3, og øl- og vinafgiftslovens § 15, stk. 3.

Mineralolieafgiftslovens § 15, stk. 6, tobaksafgiftslovens § 19, stk. 6, spiritusafgiftslovens § 20 a, stk. 6, og øl- og vinafgiftslovens § 15, stk. 6, er

udmøntet i bekendtgørelse nr. 153 af 10. februar 2023 om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. (herefter mineralolieafgiftsbekendtgørelsen), bekendtgørelse nr. 150 af 10. februar 2023 om tobaksafgifter (herefter tobaksafgiftsbekendtgørelsen), bekendtgørelse nr. 151 af 10. februar 2023 om spiritusafgifter (herefter spiritusafgiftsbekendtgørelsen), bekendtgørelse nr. 152 af 10. februar 2023 om øl- og vinafgifter (herefter øl- og vinafgiftsbekendtgørelsen), hvor de procedurer, dokumenter m.v., som virksomhederne skal anvende ved transporter under afgiftssuspensionen, er reguleret.

2.6.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Skatteministeriet vurderer, at det er nødvendigt at foretage tilpasninger af mineralolieafgiftsloven, spiritusafgiftsloven, tobaksafgiftsloven og øl- og vinafgiftsloven, så lovene er i overensstemmelse med cirkulationsdirektivets artikel 3 og 16.

Formålet med tilpasningerne er at efterleve reglerne i cirkulationsdirektivet.

Det foreslås i spiritusafgiftslovens § 7 at indsætte et nyt stk. 5, der giver mulighed for, at en virksomhed m.v. kan registreres som varemottager, hvis den som led i udøvelsen af sit erhverv modtager varer fra andre EU-lande under afgiftssuspensionsordningen. Det foreslås også i det nye stk. 5, at virksomheden vil være forpligtet til at lade sig registrere som varemottager hos Skatteforvaltningen, inden den udøver aktiviteter som varemottager.

På baggrund af indsættelsen i spiritusafgiftslovens § 7 af et nyt stk. 5, foreslås der også ændringer i spiritusafgiftslovens § 2 a, stk. 3, § 7, stk. 6, § 8, stk. 1, nr. 2, § 8, stk. 4, 3. pkt., og § 31, stk. 1, nr. 2, og en konsekvensændring af § 8, stk. 6, 3. pkt., og § 33 b, stk. 4.

Det foreslås at ændre mineralolieafgiftslovens § 15, stk. 3, tobaksafgiftslovens § 19, stk. 3, spiritusafgiftslovens § 20 a, stk. 3, og øl- og vinafgiftslovens § 15, stk. 3, så klareren eller enhver anden person ved transport af varer fra importstedet under afgiftssuspensionsordningen efter stk. 1 og 2, som direkte eller indirekte har været involveret i opfyldelsen af toldformaliteter i overensstemmelse med artikel 15 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 om EU-toldkodeksen, vil skulle forsyne Skatteforvaltningen med de fornødne oplysninger og dokumentation.

Ved de fornødne oplysninger og dokumentation forstås oplysninger om de unikke afgiftsnumre, som identificerer den registrerede afsender og varemottageren, i overensstemmelse med cirkulationsdirektivets artikel 16, stk. 2, litra a og b, samt dokumentation for, at de importerede varer bliver sendt her fra landet som importmedlemsstat og videre til en anden medlemsstat i overensstemmelse med cirkulationsdirektivets artikel 16, stk. 2, litra c.

De fornødne oplysninger og dokumentation vil blive fastsat nærmere i mineralolieafgiftsbekendtgørelse, tobaksafgiftsbekendtgørelsen, spiritusafgiftsbekendtgørelsen og øl- og vinafgiftsbekendtgørelsen.

Forslaget om nyaffattelsen af mineralolieafgiftslovens § 15, stk. 3, tobaksafgiftslovens § 19, stk. 3, spiritusafgiftslovens § 20 a, stk. 3, og øl- og vinafgiftslovens § 15, stk. 3, medfører, at cirkulationsdirektivets artikel 16, stk. 2, litra c, implementeres i mineralolieafgiftsbekendtgørelsen, tobaksafgiftsbekendtgørelsen, spiritusafgiftsbekendtgørelsen og øl- og vinafgiftsbekendtgørelsen fremfor i mineralolieafgiftslovens § 15, stk. 3, tobaksafgiftslovens § 19, stk. 3, spiritusafgiftslovens § 20 a, stk. 3, og øl- og vinafgiftslovens § 15, stk. 3, hvor bestemmelsen i dag er implementeret.

Det foreslås med mineralolieafgiftslovens § 15, stk. 6, tobaksafgiftslovens § 19, stk. 6, spiritusafgiftslovens § 20 a, stk. 6, og øl- og vinafgiftslovens § 15, stk. 6, at skatteministeren ud over at kunne fastsætte de nærmere regler for de administrative procedurer, som virksomheder og personer skal anvende ved transport af varer under afgiftssuspensionsordningen inden for EU, og kravene til dokumentation efter mineralolieafgiftslovens § 15, stk. 3, tobaksafgiftslovens § 19, stk. 3, spiritusafgiftslovens § 20 a, stk. 3, og øl- og vinafgiftslovens § 15, stk. 3, ligeledes kan fastsætte de nærmere regler for oplysninger efter stk. 3, herunder oplysninger om de unikke afgiftsnumre, som identificerer den registrerede afsender og modtageren, i overensstemmelse med cirkulationsdirektivets artikel 16, stk. 2, litra a og b, samt dokumentation for, at de importerede varer bliver sendt her fra landet som importmedlemsstat og videre til en anden medlemsstat i overensstemmelse med cirkulationsdirektivets artikel 16, stk. 2, litra c.

2.7. Værnsregel i elafgiftsloven for forbrugsregistrering ved direkte linjer

2.7.1. Gældende ret

Efter elafgiftslovens § 4 a, stk. 1, kan en virksomhed lade sig forbrugsregistrere hos Skatteforvaltningen, hvis virksomheden har et årligt forbrug af

UDKAST

elektricitet på over 100.000 kWh inden for samme lokalitet, og elektriciteten er leveret via direkte linje fra en virksomhed registreret efter § 4, stk. 1 eller 2, hvor tilbagebetaling af afgift efter § 11 udgør mindst 87 pct. af den elafgift, som virksomheden skal betale.

Bestemmelsen blev indsat ved lov nr. 1797 af 28. december 2023 med det formål at gøre det muligt for virksomheder, som får leveret elektricitet via en direkte linje, at blive forbrugsregistreret, når de opfylder de samme krav til forbrugsregistrering, som gælder for virksomheder omfattet af § 4, stk. 3, der får leveret elektricitet fra det kollektive net.

En forbrugsregistrering giver mulighed for at få leveret elektricitet fra elleverandøren uden afgift. Forbrugsregistreringen indebærer, at virksomhederne kan foretage nettoafregning af afgiften. Nettoafregning betyder, at virksomheden skal betale afgift af det ikke-godtgørelsesberettigede energiforbrug til Skatteforvaltningen. Når kalendermåneden (afgiftsperioden) er gået, opgør virksomheden, hvor meget af elektriciteten, der er anvendt til godtgørelsesberettigede formål, og hvor meget af elektriciteten, der er anvendt til ikke-godtgørelsesberettigede formål.

Herved undgår virksomheden først at skulle betale afgift til elleverandøren og derefter søge om godtgørelse af afgift hos Skatteforvaltningen. Forbrugsregistreringen giver dermed virksomhederne en likviditetsmæssig fordel.

Det fremgår af § 5, stk. 3, at for virksomheder registreret efter § 4, stk. 3-5, er det en forudsætning for ikke at skulle svare afgift, at elektriciteten leveres til et aftagenummer, der kun vedrører en virksomhed omfattet af afgiftsfritagelsen. Dette medvirker til at sikre, at det kun er forbrugsregistrerede virksomheder omfattet af bestemmelsen, som faktisk forbruger den afgiftsfrie elektricitet.

Der findes i gældende ret ikke en tilsvarende værnsregel for virksomheder, der er forbrugsregistreret efter § 4 a, stk. 1.

2.7.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Skatteministeriet vurderer, at der er behov for en værnsregel, som gælder for elektricitet leveret til forbrugsregistrerede virksomheder omfattet af elafgiftslovens § 4 a, stk. 1, med henblik på at sikre, at det alene er den virksomhed, som er forbrugsregistreret ved en direkte linje, som faktisk forbruger elektricitet, der er fritaget for afgift efter § 5, stk. 1, litra d.

Formålet med bestemmelsen er at skabe ensartede regler på tværs af forbrugsregistreringerne i elafgiftsloven og minimere tvivlsspørgsmål.

Det foreslås således, at en forbrugsregistreret virksomhed kun kan modtage elektricitet uden afgift, hvis elektriciteten alene vedrører den forbrugsregistrerede virksomhed og leveres via en direkte linje til virksomheden med en måler, der tilhører den netvirksomhed, som har ansvaret for at måle forbruget af elektricitet hos forbrugere på den direkte linje efter elafgiftslovens § 7 a, stk. 1. Dette skal kunne dokumenteres.

Værnsreglen vil omfatte de tilfælde, hvor flere forbrugere aftager elektricitet via den samme måler. Det kan f.eks. være en situation, hvor en virksomhed registreret efter elafgiftslovens § 4, stk. 2, sender en faktura for elafgift til en forbrugsregistreret virksomhed, som herefter viderefakturerer afgiften til andre forbrugere, hvis forbrug af elektricitet er opgjort ved bimålere. Værnsreglen vil ligeledes omfatte den situation, hvor den forbrugsregistrerede virksomhed har aftalt en intern fordelingsnøgle med andre forbrugere, der aftager elektricitet via måleren uden brug af bimålere.

2.8. Ændring af indgangsværdi ved værditabsberegning

2.8.1. Gældende ret

Efter registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 1, kan Skatteforvaltningen efter ansøgning meddele tilladelse til, at afgiften af registreringspligtige leasingkøretøjer, der registreres med henblik på tidsbegrænset anvendelse her i landet, betales forholdsmæssigt efter stk. 2 sammen med en forrentning af den tilbageværende afgift efter stk. 3, når køretøjet tilhører en virksomhed, og når køretøjet i en tidsbegrænset periode i henhold til en skriftlig aftale leases til en fysisk eller juridisk person, der er bosiddende her i landet. Ansøgningen skal indgives af leasingvirksomheden.

Det følger af § 3 b, stk. 9, at på det tidspunkt, hvor leasingaftalen afbrydes, eller hvor køretøjet udgår af ordningen, jf. § 1, stk. 3, 5. og 6. pkt., fastsætter Skatteforvaltningen efter ansøgning køretøjets aktuelle afgiftspligtige værdi efter § 10 ved en såkaldt værditabsberegning. Ansøgning herom skal indgives til Skatteforvaltningen senest 7 dage efter, at leasingaftalen afbrydes eller senest 7 dage efter, at køretøjet udgår af ordningen. Hvis den betalte afgift efter stk. 2, overstiger den beregnede afgift efter 1. pkt., tilbagebetales differencen. Hvis den betalte afgift efter stk. 2, er mindre end den beregnede afgift efter 1. pkt., opkræves differencen.

UDKAST

Der gives ved leasingaftalens ophør således mulighed for, at der på leasingvirksomhedens initiativ kan foretages en værditabsberegning af det leasede køretøj. Hvis denne beregning viser, at der har været et mindre værditab end forudsat og dermed er forbrugt mindre registreringsafgift, udbetales differencen. I tilfælde af, at værditabet har været højere end forudsat, og der derfor er forbrugt mere registreringsafgift, efteropkræves denne. Den forbrugte registreringsafgift fastsættes som differencen mellem registreringsafgiftsindholdet ved leasingaftalens start og afgiftsindholdet ved leasingaftalens ophør.

Efter § 3 b, stk. 14, kan Skatteforvaltningen efter anmodning give tilladelse til, at en virksomhed, der efter § 15 er registreret som selvanmelder med ret til selv at angive og periodevist betale registreringsafgift efter § 14, også kan angive afgiften for så vidt angår betaling af forholdsmæssige registreringsafgift efter § 3 b, uden at der skal ansøges om en særskilt tilladelse som nævnt i stk. 1 for hvert enkelt køretøj, hvis der tale om en leasingaftale, hvis vilkår er identiske med en på forhånd godkendt standardleasingaftale.

Virksomheder med tilladelse til selv at angive forholdsmæssig afgift, såkaldte selvangivere, har dermed også adgang til selv at foretage værditabsberegninger efter § 3 b, stk. 9. I disse tilfælde vil leasingselskabet således selv foretage værdifastsættelserne i forbindelse med afgiftsberigtigelsen ved indregistreringen samt ved værditabsberegningen. Det samme gælder for den lovpligtige genberegning for nye køretøjer senest 3 måneder efter køretøjets første registrering efter lovens § 9 a. Både afgiftsberigtigelsen og afgiftsdifferencen afregnes over selskabets månedsangivelse den 15. i måneden efter.

Det fremgår af skatteforvaltningslovens § 31, stk. 1, at Skatteforvaltningen kan genoptage og ændre et afgiftstilsvær indtil 3 år efter angivelsesfristen udløb. Tilsværende kan varsel om ændring af godtgørelse af afgift ikke afsendes senere end 3 år efter, at kravet om godtgørelse tidligst kunne gøres gældende. Fastsættelsen af afgiftstilsværet henholdsvis godtgørelsen skal foretages senest 3 måneder efter udløbet af fristen efter 1. eller 2. pkt. Har det betydning for den afgiftspligtiges henholdsvis den godtgørelsesberettigedes mulighed for at varetage sine interesser, at fristen efter 3. pkt. forlænges, skal en anmodning om en rimelig fristforlængelse imødekommes.

Det fremgår af skatteforvaltningslovens § 31, stk. 2, at den afgiftspligtige, der ønsker afgiftstilsværet ændret, senest 3 år efter angivelsesfristens udløb

UDKAST

skal fremlægge oplysninger af faktisk eller retlig karakter, der kan begrunde ændringen. Tilsvarende skal en virksomhed eller en person, der ønsker godtgørelse af afgift, senest 3 år efter det tidspunkt, hvor kravet om godtgørelse tidligst kunne gøres gældende, fremlægge oplysninger af faktisk eller retlig karakter, der kan begrunde godtgørelse af afgiften.

Afgiftstilsvaret kan efter udløbet af 3 års-fristen i skatteforvaltningslovens § 31 dog genoptages i medfør af skatteforvaltningslovens § 32 i fire tilfælde.

For det første, hvis hidtidig praksis er endeligt underkendt ved en dom, en afgørelse fra Motorankenævn, Landsskatteretten eller Skatteankesforvaltningen, eller hvis Skatteministeriet har offentliggjort en praksisændring. I disse tilfælde kan genoptagelse foretages til gunst for den afgiftspligtige fra og med den afgiftsperiode, der er helt eller delvis sammenfaldende med den afgiftsperiode, der var til prøvelse i den første sag, der resulterede i underkendelse af praksis, eller den afgiftsperiode, der er påbegyndt, men endnu ikke udløbet, 3 år forud for underkendelsen af praksis. Tilsvarende kan genoptagelse ske til gunst for den godtgørelsesberettigede vedrørende godtgørelse af afgift, der kunne være gjort gældende fra og med det tidspunkt, der var til prøvelse i den første sag, der resulterede i underkendelse af praksis, eller 3 år forud for underkendelsen af praksis.

For det andet, hvis ændringen er en direkte følge af en ændring af et afgiftstilsvær eller godtgørelse af afgift vedrørende den afgiftspligtige eller den godtgørelsesberettigede for samme eller en anden afgiftsperiode.

For det tredje, hvis den afgifts- eller godtgørelsesberettigede eller nogen på dennes vegne forsætligt eller groft uagtsomt har bevirket, at afgørelsen er truffet på et forkert eller ufuldstændigt grundlag.

For det fjerde, hvis den afgiftspligtige eller godtgørelsesberettigede får tilladelse af Skatteforvaltningen til at få afgift- eller godtgørelsessagen genoptaget, fordi der foreligger særlige omstændigheder.

Det fremgår af § 32, stk. 2, at adgangen til ekstraordinær genoptagelse efter stk. 1 ikke gælder ubegrænset.

Både Skatteforvaltningen og borgeren har en frist på 6 måneder fra forholdet, der begrunder ændringen, er kommet til deres kundskab, til afgørelsen skal være varslet. Selve afgørelsen træffes inden for 3 måneder efter vars-

lingen. Dog kan den afgiftspligtige eller godtgørelsesberettigede få fristforlængelse, hvis dette er nødvendigt for, at den pågældende kan varetage sine interesser i sagen. Genoptagelse efter udløbet af de 6 måneder på borgerens initiativ kan også bevilges, hvis særlige omstændigheder taler for det.

2.8.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

I det tilfælde, hvor det ved en værditabsberegning konstateres, at et leasingkøretøjs værdi efter leasingperioden er lige så høj eller højere end den oprindelige værdifastsættelse (indgangsværdien), vil hele den betalte afgift skulle godtgøres. Ligeledes vil et mindre forbrug af registreringsafgift skulle godtgøres, hvis værditabet er lavere end det, der er betalt afgift efter.

Er den oprindelige værdifastsættelse sat for lavt, vil værditabet også være mindre, end det rettelig burde være. Dermed vil der blive betalt mindre registreringsafgift for leasingperioden, end der burde, og i nogen tilfælde slet ingen. Skatteforvaltningen har set eksempler på, at kunstigt lave indgangsværdier i værditabsberegninger på den måde udnyttes til at foretage omgåelse af registreringsafgiften.

Skatteforvaltningen fører kontrol med virksomheder, der har tilladelse til at angive forholdsmæssig afgift, bl.a. ved at udtage deres værdifastsættelser til pristjek. Dette gør sig også gældende for værdifastsættelser ved værditabsberegninger. Bliver Skatteforvaltningen ved et pristjek bekendt med, at den oprindelige værdifastsættelse, der vil være indgangsværdien ved værditabsberegningen, er forkert, vil Skatteforvaltningen også genoptage det oprindelige afgiftstilsvare.

Hvis leasingaftalen er indgået mere end 3 år før det tidspunkt, hvor værditabsberegningen er foretaget, eller hvor Skatteforvaltningen foretager et pristjek af den værditabsberegning, som leasingselskabet selv har foretaget, vil Skatteforvaltningen imidlertid ikke kunne foretage en ændring af indgangsværdien inden udløbet af den ordinære genoptagelsesfrist. På samme måde vil Skatteforvaltningen ikke kunne genoptage en genberegning foretaget efter registreringsafgiftslovens § 9 a, hvis denne er foretaget mere end 3 år tidligere. Skatteforvaltningen kan i sådanne tilfælde kun genoptage det oprindelige afgiftstilsvare eller genberegning og dermed ændre indgangsværdien ved værditabsberegningen, hvis virksomheden har handlet forsætligt eller groft uagtsomt.

Da en værdifastsættelse af et køretøj beror på et skøn, er det ofte yderst vanskeligt for Skatteforvaltningen at godtgøre, at virksomheden har handlet groft uagtsomt.

I mange tilfælde er det derfor ikke muligt for Skatteforvaltningen at genoptage det oprindelige afgiftstilsvare, selv om Skatteforvaltningen måtte konstatere, at den oprindelige værdifastsættelse var forkert, og selv om den har afgørende betydning for udfaldet af værditabsberegningen.

Det foreslås derfor at ændre registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 9, så Skatteforvaltningen i forbindelse med en værditabsberegning eller kontrol af virksomhedens angivelse heraf på månedsangivelsen kan genoptage det oprindelige afgiftstilsvare, herunder den genberegnete værdi efter § 9 a og dermed den oprindelige indgangsværdi og korrigere det oprindelige afgiftstilsvare. Dette kan ske, uanset om fristen for ordinær genoptagelse af det oprindelige afgiftstilsvare eller genberegning efter skatteforvaltningslovens § 31, stk. 1, er udløbet, og betingelserne for ekstraordinær genoptagelse efter § 32, stk. 1, nr. 1-4, ikke er opfyldt.

Der vil med forslaget være tale om ekstraordinær genoptagelse efter reglerne i skatteforvaltningslovens § 32, hvilket bl.a. vil indebære, at fristreglerne i § 32, stk. 2, vil skulle overholdes.

2.9. Frist for gennemførelse af værditabsberegning ved genberegning

2.9.1. Gældende ret

For at undgå, at leasingselskabers adgang til meget lave indkøbspriser bl.a. som følge af flåderabatter fører til, at der ikke betales korrekt registreringsafgift, skal der ske genberegning af den afgiftspligtige værdi af nye køretøjer, der kan anmeldes til en registrering på forholdsmæssig afgift, herunder leasingkøretøjer, senest 3 måneder fra køretøjets første indregistrering. Dette følger af registreringsafgiftslovens § 9 a, stk. 1.

Det følger af § 9 a, stk. 2, at ved genberegningen fastsættes køretøjets afgiftspligtige værdi efter reglerne for værdifastsættelse af brugte køretøjer. Hvis den genberegnete afgiftspligtige værdi tilbagediskonteret til første indregistrering overstiger værdien, som køretøjet er afgiftsberigtiget til ved førsteindregistrering, fastsættes køretøjets afgiftspligtige værdi til den korrigerede afgiftspligtige værdi.

Det følger § 9 a, stk. 3, at der ved fastsættelse af køretøjets afgiftspligtige værdi i forbindelse med genberegningen kan anmodes om, at der foretages en opgørelse af afgiftsdifferencen med udgangspunkt i køretøjets afgiftspligtige værdi ved første registrering, uanset at leasingforholdet ikke ophører på det tidspunkt. Der kan således foretages en særskilt værditabsberegning for perioden fra første indregistrering og indtil genberegningen. Foretages en sådan værditabsberegning, kan afgiftsdifferencen for perioden ikke medtages ved senere opgørelser.

På det tidspunkt, hvor leasingaftalen afbrydes, eller hvor køretøjet udgår af ordningen, fastsætter Skatteforvaltningen efter ansøgning køretøjets aktuelle værdi efter § 10. Ansøgning om en sådan værditabsberegning skal indgives til Skatteforvaltningen senest 7 dage efter, at leasingaftalen afbrydes, eller senest 7 dage efter, at køretøjet udgår af ordningen, jf. § 3, stk. 9.

2.9.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Efter registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 9, kan der anmodes om værditabsberegning senest 7 dage efter leasingaftalens udløb eller afbrydelse.

Det foreslås, at der indføres en frist på 7 dage regnet fra sidste rettidige genberegningstidspunkt, jf. § 9 a, stk. 1, til at anmode om, at der foretages en værditabsberegning efter § 9 a, stk. 3.

Forslaget vil skabe parallelitet til fristen for at anmode om værditabsberegning efter § 3 b, stk. 9, så der gælder det samme i begge tilfælde.

Forslaget vil medføre, at virksomheder, der ikke anmoder om en værditabsberegning inden for den foreslåede frist, vil fortabe retten til at gennemføre en sådan efter registreringsafgiftslovens 9 a, stk. 3, i forbindelse med genberegningen.

Der vil fortsat kunne ske værditabsberegning ved udløb eller afbrydelse af leasingperioden, men perioden mellem første registrering og det seneste rettidige genberegningstidspunkt vil ikke kunne medtages ved en sådan beregning. Virksomhederne vil derfor på genberegningstidspunktet skulle tage aktivt stilling til, om der ønskes værditabsberegning for typisk de første tre måneder af afgiftsperioden.

2.10. Krav om udførsel med henblik varig anvendelse i udlandet ved udbetaling af eksportgodtgørelse

2.10.1. Gældende ret

Det fremgår af registreringsafgiftslovens § 7 b, stk. 1, at afgiften af et brugt motorkøretøj, der er afgiftsberigtiget efter §§ 4-5 e, 29 eller 29 a, godtgøres, hvis køretøjet afmeldes fra Køretøjsregisteret og udføres fra landet.

Der er således to betingelser, som skal være opfyldt for, at der kan udbetales godtgørelse af registreringsafgift. For det første skal køretøjet være afmeldt Køretøjsregisteret, for det andet skal køretøjet være udført her fra landet.

Det fremgår af § 7 c, stk. 2, 1. pkt., at afgiften udbetales til køretøjets ejer. Ejeren er den, der er registreret som ejer af køretøjet, medmindre andet bevises for Skatteforvaltningen. Er der flere ejere, udbetales godtgørelsen først, når ejerne over for Skatteforvaltningen har erklæret sig enige om, hvem udbetalingen skal ske til. Det fremgår af registreringsafgiftslovens § 7 c stk. 1, 1. og 2. pkt., at der sammen med en anmodning om godtgørelse af afgiften efter § 7 b skal indleveres en synsrapport, hvoraf det skal fremgå, at køretøjet er i registreringsklar stand, jf. § 7 b, stk. 4, nr. 4. Synsrapporten må ikke være ældre end 4 uger regnet fra anmodningens indgivelse.

Afgiften godtgøres af Skatteforvaltningen, når køretøjets afgiftspligtige værdi er fastslået, og Skatteforvaltningen har modtaget dokumentation for køretøjets afmeldelse fra Køretøjsregisteret og udførsel fra landet. Hvis køretøjet ikke er udført senest 3 måneder efter indgivelsen af anmodningen om godtgørelse, afvises anmodningen.

Det fremgår ikke af registreringsafgiftsloven, hvad der skal til for, at et køretøj kan anses for udført.

Af forarbejderne til lov nr. 342 af 27. maj 2002, jf. Folketingstidende 2001-02 (2.samling), tillæg A, side 4718f, fremgår det, at formålet med godtgørelsesordningen er at afskaffe den dobbeltbeskatning, der opstår, når et køretøj, der er fuldt afgiftsberigtiget i ét land, senere overføres til et andet land, hvor der igen betales fuld registreringsafgift. Det fremgår også, at fordi man før indførelse af ordningen ikke kunne få nogen del af registreringsafgiften retur, skete det meget sjældent, at der blev eksporteret eller medbragt brugte biler og motorcykler fra Danmark til udlandet. Derimod havde Danmark en betydelig indførsel af brugte biler og motorcykler.

Om krav til dokumentation for udførsel fremgår følgende af forarbejderne: ”Som dokumentation for udførslen skal der ud over afmeldelsen fra Centralregisteret foreligge dokumentation fra det land, køretøjet udføres til. Ved udførsel til lande uden for EU vil udførselsangivelsen kunne forelægges som dokumentation. Ved udførsel til andre EU-lande skal fremlægges passende dokumentation i form af faktura, bevis på indregistrering eller andet, som told- og skattemyndighederne skønner egnet som dokumentation.”, jf. Folketingstidende 2001-02 (2.samling), tillæg A, side 4719.

Skatteforvaltningen har tidligere haft en administrativ praksis, hvor der på baggrund af de citerede forarbejder er stillet krav om, at det, for at et køretøj kan anses for udført, skal kunne dokumenteres, at køretøjet er fysisk udført og er afhændet.

Landsskatteretten har ved afgørelse af den 6. december 2023, offentliggjort som SKM2024.27.LSR, fastslået, at det er tilstrækkeligt til at opfylde betingelsen om udførsel, at køretøjet er transporteret over grænsen til udlandet.

I den konkrete sag havde Skatteforvaltningen afvist at udbetale eksportgodtgørelse for et køretøj. Afvisningen skete med den begrundelse, at køretøjet alene kunne anses for midlertidigt udført af Danmark, da køretøjet ikke var solgt i forbindelse med udførslen her fra landet. Der var i sagen alene fremlagt dokumentation for, at køretøjet var transporteret til en plads i Sverige med henblik på midlertidig opbevaring indtil et eventuelt salg.

Landsskatteretten ændrede Skatteforvaltningens afgørelse, idet Landsskatteretten om betingelserne for udbetaling af eksportgodtgørelse anførte, at retten til at få udbetalt eksportgodtgørelse ikke er betinget af, at køretøjet udføres varigt til udlandet, og at der ikke kan stilles krav om, at der skal ske salg af et køretøj til eksport, uanset om den, der anmoder om eksportgodtgørelsen, driver erhverv med salg af køretøjer til eksport.

2.10.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det fremgår af forarbejderne, at formålet med godtgørelsesordningen er at undgå dobbeltbeskatning og derved give et incitament til at eksportere køretøjer, så ressourcer bedre udnyttes, samtidig med at bilparken fornys.

Med Landsskatterettens afgørelse kan der ikke længere stilles krav om, at udførslen er sket med henblik på varig anvendelse i udlandet. Dermed savner udførselskravet et reelt indhold, da det kan opfyldes ved, at ansøgeren

får køretøjet transporteret over grænsen og opmagasineret eller får køretøjet transporteret tilbage igen med det samme.

For, at godtgørelsesordningen kan opfylde sit formål, og for at der ikke sker unødigt ressourcespild, foreslås det derfor i registreringsafgiftslovens § 7 b, stk. 1, og § 7 c, stk. 1, at fastsætte et krav om, at køretøjet skal udføres med henblik på varig anvendelse udenfor Danmark.

2.11. Ophævelse af regler om betaling af dagsbevis for deltidsbrandmænds kørsel under tilkald til udrykningskørsel

2.11.1. Gældende ret

Efter gældende ret er det muligt at købe dagsbeviser til privat kørsel i biler med tilladt totalvægt på indtil 4 t, der er registreret til udelukkende erhvervs-mæssig brug, jf. vægtafgiftslovens § 4, stk. 8. Der kan købes indtil 20 dagsbeviser pr. bil pr. kalenderår. Dagsbeviset skal som udgangspunkt købes forud for kørslen og medbringes under kørslen, så beviset kan fremvises for politiet eller Skatteforvaltningen ved kontrol. Betaling for dagsbeviser efter vægtafgiftsloven dækker de tilsvarende, der følger af den private anvendelse, dog ikke moms. Derfor skal der efter gældende ret også købes dagsbevis for privat brug af vare- og lastbiler på ikke over 3 t, hvor der er taget fuldt fradrag for moms ved anskaffelse af bilen, jf. momslovens § 29 a. Denne betaling dækker momstilsvaret for den private anvendelse af bilen.

Den kørsel, som deltidsbrandmænd m.v. foretager ved tilkaldelse til udrykningskørsel under udøvelsen af deres normale erhverv, er således hidtil vurderet til at udgøre privat benyttelse. Da der er tale om en uopsættelig situation af stor betydning for samfundet, er deltidsbrandmænd undtaget fra kravet om, at dagsbeviser skal købes forud for kørslen og medbringes under kørslen. Dagsbeviset kan således ved tilkald til udrykningskørsel købes i op til 7 dage efter udrykningskørselen.

2.11.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås at ophæve kravet om, at deltidsbrandmænd skal betale afgift ved køb af dagsbeviser for privatbenyttelsestillæg ved tilkald til udrykningskørsel.

Det vurderes, at den kørsel, som deltidsbrandmænd foretager i et køretøj tilhørende hovedhvervgiven ved tilkald til udrykningskørsel, må sidestilles med øvrig erhvervmæssig kørsel for hovedhvervgiveren, og at der derfor ikke skal betales privatbenyttelsestillæg for kørslen.

Den kørsel, som deltidsbrandmænd foretager i forbindelse med tilkald til udrykningskørsel, er af en helt særlig og uopsættelig karakter samt af stor samfundsmæssig betydning. Kørslen er også af betydning for hovedhvervgiveren, der har indvilliget i, at deltidsbrandmanden kan blive tilkaldt under udførelsen af sit øvrige arbejde for denne.

Kørslen må i disse helt særlige tilfælde derfor sidestilles med den kørsel, som i øvrigt foretages for hovedhvervgiveren, og dermed anses for erhvervs-mæssig.

Som følge af den ændrede vurdering skal deltidsbrandmænd ikke fremadrettet købe dagsbeviser for tilkald til udrykningskørsel, og de særlige regler herfor i vægtafgiftsloven og momsloven er derfor overflødige og foreslås ophævet.

2.12. Konsekvensrettelse i emballageafgiftsloven

2.12.1. Gældende ret

Det fremgår af emballageafgiftslovens § 9, stk. 11, at virksomheder omfattet af § 3, stk. 7, og § 7 a, stk. 6, løbende skal føre regnskab, der dokumenterer, at mængden af afgiftspligtige varer svarer til en afgift, der ikke overstiger 10.000 kr. årligt. Den årlige periode er virksomhedens regnskabsår, dog højst 12 på hinanden følgende måneder. Hvad angår den årlige periode for nystiftede virksomheder, hvis første regnskabsperiode overstiger 12 måneder, dog højst 18 måneder, jf. årsregnskabslovens § 15, stk. 2, anses den årlige periode for påbegyndt ved stiftelsen af virksomheden.

Bestemmelsen blev indsat ved lov nr. 1431 af 5. december 2018.

Af emballageafgiftslovens § 3, stk. 7, følger det, at Skatteforvaltningen udsteder et bevis for registrering efter emballageafgiftsloven.

Der fremgår en bagatelgrænse efter emballageafgiftslovens § 3, stk. 8, hvor virksomheder omfattet af emballageafgiftslovens § 3, stk. 1-4, dog kan undlade at lade sig registrere som oplagshaver og betale afgift, hvis mængden af afgiftspligtige varer opgjort efter emballageafgiftslovens § 4, stk. 1, svarer til en afgift, der ikke overstiger 10.000 kr. årligt. Den årlige periode er virksomhedens regnskabsår, dog højst 12 på hinanden følgende måneder. Hvad angår den årlige periode for nystiftede virksomheder, hvis første regn-

skabsperiode overstiger 12 måneder, dog højst 18 måneder, jf. årsregnskabslovens § 15, stk. 2, anses den årlige periode for påbegyndt ved stiftelsen af virksomheden.

Der blev ved lov nr. 1728 af 27. december 2018 indsat et nyt stk. 4 i emballageafgiftslovens § 3, hvorefter stk. 4-6 blev til stk. 5-7. Der blev ved lov nr. 1728 af 27. december 2018 ved en fejl ikke taget højde for lov nr. 1431 af 12. maj 2018, der var vedtaget, men endnu ikke var trådt i kraft, hvor emballageafgiftslovens § 9, stk. 11, 1. pkt., fortsat henviser til § 3, stk. 7.

2.12.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås at ændre henvisningen til § 3, stk. 7, i emballageafgiftslovens § 9, stk. 11, til § 3, stk. 8.

Med den foreslåede ændring ordning vil der henvises til bagatelgrænsen, hvorefter omfattede virksomheder kan undlade at lade sig registrere som oplagshaver. Den foreslåede ændring vil sikre overensstemmelse med emballageafgiftsloven i øvrigt.

Den foreslåede ændring svarer i praksis til den måde, hvorpå bestemmelsen har været administreret.

Det har været overvejet, om den nuværende henvisning til § 3, stk. 7, frem for § 3, stk. 8, har haft konsekvenser af afgiftsmæssig karakter. Det er den klare vurdering, at den manglende konsekvensændring og den efterfølgende administration ikke har haft afgiftsmæssige eller øvrige konsekvenser for borgere eller virksomheder eller offentlige myndigheder.

Konsekvensændringen giver som en følge heraf ikke anledning til genoptagelse af sager.

2.13. Forlængelse af frister for ændring af køretøjers registreringsgrundlag

2.13.1. Gældende ret

Det fremgår af skatteforvaltningslovens § 32 a, stk. 1, 1. pkt., at Skatteforvaltningen ikke kan ændre en afgørelse om registrering af et køretøj, senere end 6 måneder efter at afgørelsen er truffet. Bestemmelsen regulerer den ordinære frist for at ændre en afgørelse om registrering af et køretøj. Efter udløbet af fristen står registreringen af et køretøj som udgangspunkt ved

UDKAST

magt, også selv om den måtte være fejlagtig. Registreringen kan dog rettes efter fristens udløb i de nr. 1-5 nævnte tilfælde.

Efter skatteforvaltningslovens § 32 a, stk. 1, nr. 1, kan der ske ekstraordinær genoptagelse, hvis hidtidig praksis er endeligt underkendt ved en dom, en afgørelse fra Landsskatteretten eller Skatteankesforvaltningen eller hvis Skatteministeriet har offentliggjort en praksisændring. Afgørelser, der er truffet før den afgørelse, der var til prøvelse i den sag, der resulterede i underkendelse af praksis, kan dog ikke ændres. Bestemmelsen svarer til, hvad der gælder for både skatte- og afgiftssager efter henholdsvis § 27, stk. 1, nr. 7, og § 32, stk. 1, nr. 1, i skatteforvaltningsloven. Tidspunktet, fra hvilket der kan genoptages, regnes dog for køretøjsregistreringer fra den afgørelse, som er blevet efterprøvet og underkendt.

Efter skatteforvaltningslovens § 32 a, stk. 1, nr. 2, kan der ske ekstraordinær genoptagelse, hvis den, der har anmodet om registrering, eller nogen på dennes vegne forsætligt eller groft uagtsomt har bevirket, at afgørelsen er truffet på et forkert eller ufuldstændigt grundlag, jf. § 32 a, stk. 1, nr. 2. Bestemmelsen svarer til, hvad der gælder for både skatte- og afgiftssager efter henholdsvis § 27, stk. 1, nr. 5, og § 32, stk. 1, nr. 3, i skatteforvaltningsloven.

Efter skatteforvaltningslovens § 32 a, stk. 1, nr. 3, kan der ske ekstraordinær genoptagelse, hvis Trafikstyrelsen efter regler udstedt i medfør af færdselsloven eller lov om godkendelse og syn af køretøjer ændrer eller tilbagekalder en godkendelse, såfremt Trafikstyrelsens afgørelse har afledte konsekvenser for registreringen af et køretøj.

Efter skatteforvaltningslovens § 32 a, stk. 1, nr. 4, kan der ske ekstraordinær genoptagelse, hvis Skatteforvaltningen konstaterer en åbenbar fejl i registreringen. Yderligere afgift i konsekvens heraf pålægges fra tidspunktet for registreringsændringen.

Forvaltning af køretøjsregistrering er karakteriseret ved at være ekspeditionssager, der erfaringsmæssigt indebærer risiko for fejl som følge af fejltastning, forkert feltafkrydsning og lign. Dette kan forekomme i forbindelse med Skatteforvaltningens sagsbehandling, men ses også i forbindelse med syns- og omsynsvirksomhedernes indtastning af tekniske oplysninger. Som eksempel på åbenbare fejlregistreringer kan nævnes, at en bil er registreret som en motorcykel eller omvendt, at en bil er registreret som en udlejningsbil, skønt den aldrig har været det, eller at der er registreret fejlagtige oplysninger om en varebils indretning, eller at der ligefrem mangler lovpligtige

UDKAST

oplysninger. I mange tilfælde vil en korrektion af fejlen ikke have økonomiske konsekvenser for ejeren af køretøjet.

I de tilfælde, hvor der måtte være afledte afgiftsmæssige konsekvenser af fejlretningen, har efteropkrævning af for lidt betalt afgift kun virkning for fremtidige opkrævninger af afgifter.

Ved afgift forstås herved de periodiske afgifter og evt. tillæg hertil efter vægtafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven. Derved vil der i disse tilfælde kun blive pålagt yderligere afgift fra tidspunktet for ændringen af registreringen. Tilbagebetaling af for meget opkrævet afgift sker efter Skatteforvaltningens praksis med tilbagevirkende kraft både for de periodiske afgifter og registreringsafgiften.

Efter skatteforvaltningslovens § 32 a, stk. 1, nr. 5, kan der ske ekstraordinær genoptagelse, hvis Skatteforvaltningen efter anmodning fra den, der er registreret som ejer af et køretøj, giver tilladelse til ændring af afgørelsen, fordi der foreligger særlige omstændigheder.

Denne mulighed for at få sin sag genoptaget svarer til den, som gælder for skatte- og afgiftssager efter henholdsvis § 27, stk. 1, nr. 8, og § 32, stk. 1, nr. 4, i skatteforvaltningsloven.

Det fremgår af skatteforvaltningslovens § 32 a, stk. 2, at ændring af en afgørelse om registrering efter stk. 1, skal varsles af Skatteforvaltningen, inden 6 måneder efter at Skatteforvaltningen eller den, der har anmodet om registrering, har fået kundskab om det forhold, der begrundet fravigelsen af fristen i stk. 1, 1. pkt. En ændring, der er varslet af Skatteforvaltningen, skal foretages senest 1 måned efter den dag, hvor varslingen er afsendt. Har det betydning for ejerens muligheder for at varetage sine interesser, at fristen forlænges, skal en anmodning om en rimelig fristforlængelse imødekommes. Skatteforvaltningen kan efter anmodning fra den registrerede ejer af et køretøj dispensere fra fristen, hvis særlige omstændigheder taler derfor.

Bestemmelsen indebærer, at både Skatteforvaltningen og borgeren eller virksomheden har en frist på 6 måneder, fra de er kommet til kundskab om forholdet, til afgørelsen skal være varslet (varslingsfristen), og derefter skal afgørelsen træffes inden for en måned (kendelsesfristen). Bestemmelsen svarer til, hvad der gælder for skatte- og afgiftssager efter henholdsvis § 27, stk. 2, og § 32, stk. 2, i skatteforvaltningsloven, dog er kendelsesfristen efter

UDKAST

disse bestemmelser 3 måneder, hvor kendelsesfristen efter § 32 a, stk. 2, er 1 måned.

2.13.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås at forlænge den ordinære frist for genoptagelse af køretøjs registrering fra 6 måneder til 3 år.

Fristen på 6 måneder i § 32 a, stk. 1, 1 pkt. medfører, at Skatteforvaltningen i nogle tilfælde ikke har mulighed for at ændre fejlagtige oplysninger om et køretøj i Køretøjsregisteret, fordi dette først bliver opdaget efter udløbet af denne frist. Dette betyder, at der kan forekomme tilfælde, hvor et køretøj er registreret med urigtige oplysninger i Køretøjsregistret, og hvor dette har afgiftsmæssig betydning, uden at der umiddelbart kan korrigeres herfor for fremtiden.

Formålet med at udvide 6 måneders-fristen til 3 år er således, at Køretøjsregisteret i højere grad udviser korrekte oplysninger, og at der opkræves korrekt afgift i overensstemmelse hermed.

Det foreslås endvidere at forlænge kendelsesfristen fra 1 måned til 3 måneder, således at en ændring, der er varslet af Skatteforvaltningen, skal foretages senest 3 måneder efter den dag, hvor varslingen er afsendt.

Ved masseekspektioner – rettelser af fejl eller udbedring af mangler i datagrundlaget for en større gruppe af køretøjer – er det vanskeligt for Skatteforvaltningen at overholde fristen på 1 måned fra varsling til gennemførelse af ændringen. Dette er navnlig tilfældet, når der skal gennemføres en parts-høring på typisk 14 dage til at komme med bemærkninger til forslaget. I tilfælde af masseudsendelser af forslag til afgørelse indebærer dette således, at der skal ske manuel behandling af et stort antal sager inden for 15-16 kalenderdage. I mange tilfælde vil de indkomne høringssvar desuden give anledning til nærmere undersøgelser og indhentning af oplysninger, hvilket ikke nødvendigvis kan nås inden for fristen.

Formålet med at forlænge kendelsesfristen til 3 måneder er således at sikre en mere hensigtsmæssig proces med henblik på overholdelse af de forvaltningsretlige krav til sagsbehandling.

De foreslåede ændringer vil desuden indebære en ensretning af fristerne i forhold til fristerne i skatteforvaltningslovens §§ 31 og 32.

2.14. Præcisering af regler for betaling af tillæg efter vægt- og brændstofforbrugsafgiftsloven

2.14.1. Gældende ret

Af vægtafgiftslovens § 1, stk. 1, fremgår, at der svares afgift til statskassen af køretøjer som er opført i § 1, stk. 1, nr. 1-6, hvis køretøjet skal registreres i Køretøjsregisteret efter lov om registrering af køretøjer, bortset fra køretøjer som nævnt i stk. 2 eller køretøjer, der registreres på grænsenummerplader eller prøvemærker.

Det fremgår dertil af vægtafgiftslovens § 6, stk. 1, at afgiftsperioden er 12 måneder som er anført i §§ 3, 4 og 5. Der svares afgift fra og med den dag, hvor registrering eller godkendelse finder sted. Det fremgår yderligere af § 6, stk. 2, at vægtafgift, udligningsafgift og partikeludledningstillæg for de i §§ 3, 4 og 5 omhandlede køretøjer forfalder til betaling ved afgiftsperiodens begyndelse og betales forud for hele perioden.

Det fremgår af vægtafgiftslovens § 13, at skatteministeren fastsætter de nærmere regler for afgiftens opkrævning.

Det fremgår desuden af brændstofforbrugsafgiftslovens § 4, stk. 1, at afgiftsperioden er 6 måneder som anført i § 3. Der betales afgift fra og med den dag, hvor registrering finder sted. Det fremgår af § 4, stk. 2, at afgiften forfalder til betaling ved afgiftsperiodens begyndelse og betales forud for hele perioden.

Det fremgår endeligt af brændstofforbrugsafgiftsloven § 12, at skatteministeren fastsætter de nærmere regler for afgiftens opkrævning.

2.14.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Der foreslås enkelte præciseringer i vægtafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven om betaling af partikeludlednings- og privatbenyttelsestillæg efter lovene.

Det foreslås således at præcisere i vægtafgiftslovens § 1, at der svares afgift inklusive eventuelle tillæg efter vægtafgiftsloven.

Det foreslås desuden i brændstofforbrugsafgiftsloven § 6 og vægtafgiftsloven § 6, at betaling af eventuelle tillæg følger samme regler, som gælder for betaling af selve afgiften.

Endeligt foreslås det i brændstofforbrugsafgiftsloven § 12 og vægtafgiftslovens § 13 at præcisere, at skatteministeren fastsætter de nærmere regler for afgiftens opkrævning, inklusive eventuelle tillæg, efter lovene.

Skatteforvaltningens foretager efter gældende praksis samlet opkrævning og ensartet behandling af betalingsfordringer, efter vægtafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven på det enkelte køretøj. Det sker således samlet opkrævning og ensartet behandling af brændstofforbrugs-, vægt- og udligningsafgift samt artikeludlednings- og privatbenyttelsestillæg.

Det fremgår ikke udtrykkeligt af vægtafgiftsloven, at reglerne for betaling, opkrævning og inddrivelse af tillæg er de samme, som gælder ved betalingen af afgift.

Det fremgår ligeledes ikke, at der frasat eventuelle dagsbeviser foretages samlet opkrævning for alle betalingsfordringerne på det enkelte køretøj, medmindre der for køretøjet skal betales afgift efter lov om vejbenyttelsesafgift. For køretøjer, som også er afgiftspligtige efter lov om vejbenyttelsesafgift, opkræves afgift og tillæg sammen med vejbenyttelsesafgiften.

Med de foreslåede præciseringer vil gældende praksis være afspejlet i lovenes ordlyd.

2.15 Tekniske ændringer af vægtafgiftsloven som følge af vejafgiftsordningen

2.15.1 Gældende ret

Det fremgår af vægtafgiftslovens § 4 a, stk. 1, at af lastbiler og vogntog mv., der er afgiftspligtige efter vejbenyttelsesafgiftsloven, betales afgift på grundlag af den samlede registrerede tilladte totalvægt for lastbilen eller vogntoget efter de i bestemmelsens tabels angivne satser. Disse satser er lavere end dem, som efter § 4 gælder for tilsvarende køretøjer, der ikke er afgiftspligtige efter vejbenyttelsesafgiftsloven.

Det fremgår af vægtafgiftslovens § 4 a, stk. 1, at der af lastbiler og vogntog mv., der er afgiftspligtige efter vejbenyttelsesafgiftsloven, betales afgift på grundlag af den samlede registrerede tilladte totalvægt for lastbilen eller vogntoget.

UDKAST

Efter vægtafgiftslovens § 4 a skal køretøjer, som er afgiftspligtige efter vejbenyttelsesafgiftsloven, betale lavere vægtafgiftssatser end dem, som efter § 4 gælder for køretøjer, der ikke er afgiftspligtige efter vejbenyttelsesafgiftsloven.

Det følger af vægtafgiftslovens § 4 a, stk.2, 1. pkt., at for køretøjer, som er afgiftspligtige efter vejbenyttelsesafgiftsloven, der registreres 1. gang eller har været afmeldt, forfalder afgiften til betaling på registreringstidspunktet og betales forud for hele perioden.

Det fremgår desuden af § 4 a, stk. 2, 2. pkt., at § 2 om afgiftsperioder m.v. samt anmeldelse af ny ejer (bruger), § 4, stk. 1 og 2, om regulering af afgiftsbeløb mv. og § 6 om renteterminer og renteberegning i lov om afgift af vejbenyttelse tilsvarende anvendelse. Dermed er betalingsregler for vægtafgift de samme som gælder vejbenyttelsesafgiften, hvis køretøjerne også er afgiftspligtige efter vejbenyttelsesafgiftsloven så der kan ske samlet opkrævning af afgifterne.

Det fremgår desuden af vægtafgiftslovens § 6, stk. 1, at afgiftsperioden er 12 måneder, 6 måneder eller 3 måneder som anført i tabellerne til §§ 3, 4 og 5. Der svares afgift fra og med den dag, hvor registrering eller godkendelse finder sted.

Det fremgår videre af § 6, stk. 2, at vægtafgift, udligningsafgift og partikeludledningstillæg for de §§ 3, 4 og 5 omhandlede køretøjer forfalder til betaling ved afgiftsperiodens begyndelse og betales forud for hele perioden.

2.15.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås at ændre § 4 a, stk. 1, så loven omfatter køretøjer, som er afgiftspligtige efter vejafgiftsloven. Det betyder konkret, at de, der er afgiftspligtige efter vejafgiftsloven, vil skulle betale en lavere sats efter vægtafgiftsloven, end hvis de ikke havde været omfattet af vejafgiftsloven. Den foreslåede ændring skal ses i sammenhæng med, at vejafgiftsloven og ikke vejbenyttelsesafgiftsloven vil være gældende fra den 1. januar 2025.

Efter vægtafgiftslovens § 4 a, stk. 2, skal de af stk. 1 omfattede køretøjer, betale vægtafgift efter de samme regler som for vejbenyttelsesafgiften og der kan derfor ske samtidig opkrævningen af vægtafgift og vejbenyttelsesafgiften. Vejafgiften administreres af Sund og Bælt og betales enten ved køb

af rutebillet eller igennem en EETS-udbyder. Der vil derfor ikke kunne foretages samtidig opkrævning af vejafgift og vægtafgift.

Det foreslås derfor at vægtafgiftslovens § 4 a, stk. 2, blive ophævet og reglerne for betaling i § 6 i stedet skal finde anvendelse. De foreslåede ændringer vil betyde, at opkrævningen af vægtafgift for køretøjer, som er afgiftspligtige efter vejafgiftsloven, fremadrettet vil skulle ske på samme måde som for øvrige køretøjsgrupper.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

3.1. Økonomiske konsekvenser

Forslaget om forhøjelse af dieselaafgiften og nedsættelse af udligningsafgiften samt vejafgiften fra Aftale om deludmøntning af Grøn Fond skønnes samlet set at medføre et umiddelbart merprovenu på ca. [350] mio. kr. i 2025 stigende til ca. [850] mio. kr. i 2030, jf. tabel 1. Efter tilbageløb og adfærd skønnes forslaget at medføre et mindreprovenu på ca. 250 mio. kr. i 2025 stigende til et merprovenu på ca. 250 mio. kr. i 2030. Over perioden 2025-2030 er forslaget provenuneutralt.

Tabel 1. Provenumæssige konsekvenser af afgiftsmæssige ændringer af dieselaafgift, udligningsafgift og vejafgift

Mio. kroner (2024-niveau)	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Umiddelbar virkning	350	450	600	550	900	850
Virkning efter tilbageløb	350	450	600	550	900	850
Virkning efter tilbageløb og adfærd	-250	-200	-50	0	250	250

Anm.: Beregningerne er opgjort på samme model og grundlag som anvendt i forbindelse med indgåelse af aftalen Deludmøntning af Grøn Fond. Der er afrundet til hele 50 mio. kr.

Provenueffekten dækker over to modsatrettede effekter. Der er et merprovenu på ca. 150 mio. kr. efter tilbageløb og adfærd i 2025 som følge af forhøjelse af dieselaafgiften med 50 øre pr. liter ekskl. moms (2024-niveau) og forholdsmæssig nedsættelse af udligningsafgiften.

Den yderligere nedsættelse af udligningsafgiften skønnes at medføre et mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd på ca. 150 mio. kr. i 2025 og 2026.

UDKAST

Hertil kommer et mindreprovenu på ca. 250 mio. kr. efter tilbageløb og adfærd som følge af nedsættelse af vejafgiften.

Forslaget om forhøjelse af dieselaafgiften og nedsættelse af udligningsafgiften samt vejafgiften fra Aftale om deludmøntning af Grøn Fond forventes at reducere arbejdsudbuddet med ca. 300 fuldtidspersoner, mens det ikke skønnes at påvirke Gini-koefficienten, jf. tabel 2. Den samfundsøkonomiske virkning skønnes til ca. 350 mio. kr. Der skønnes en CO₂-reduktion på ca. 0,3 mio. ton CO₂, hvilket medfører en skønnet skyggepris på ca. 1.350 kr. pr. ton CO₂.

Tabel 2. Effekter af afgiftsmæssige ændringer af aftalen Deludmøntning af Grøn Fond

2030 (2024-niveau)	Umiddelbar virkning	Virkning efter tilbageløb og adfærd	Arbejds- udbud	Ændring i Gini- koefficient	Samfunds- økonomi	CO ₂ - Reduktion	Skygge- pris
	Mio. kr.	Mio. kr.	Fuldtids- personer	Pct.-point	Mio. kr.	Mio. ton CO ₂	Kr. pr. ton CO ₂
Effekter ved lov- forslaget	850	250	-300	0	-350	0,3	1.350

Anm.: Beregningerne er opgjort på samme model og grundlag som anvendt i forbindelse med indgåelse af aftalen Deludmøntning af Grøn Fond. Der er afrundet til hele 50 mio. kr. Der er afrundet til hele 50 fuldtidspersoner. Endelig er der afrundet til 0,1 mio. ton CO₂ og 50 kr. pr. ton CO₂. Det er forudsat, at virkningen på arbejdsudbuddet svarer til arbejdsudbudsvirkningen af en provenuækvivalent ændring af grøn ejerafgift. Skyggeprisen er opgjort i faktorpriser.

Lovforslaget i øvrigt vurderes ikke at have økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Forslaget om ændringen af vægtdefinitionen i vejafgiftsloven, jf. pkt. 2.2, vurderes ikke at have betydning for provenuet fra vejafgiften.

3.2 Implementeringsmæssige konsekvenser

[Lovforslagets initiativ om præcisering af udførelsesbegrebet ved udbetaling af eksportgodtgørelse vurderes isoleret set at medføre udgifter for Skatteforvaltningen for 5,4 mio. kr. årligt fra 2025 og frem til sagsbehandling. Finansieringen af disse udgifter skal ses i tilknytning til eksisterende gebyrer og fastsættelsen af gebyret.

Lovforslagets øvrige initiativer vurderes isoleret set at medføre administrative omkostninger i Skatteforvaltningen for 0,6 mio. kr. i 2024, 5,9 mio. kr. i 2025, 4,1 mio. kr. i 2026, 3,3 mio. kr. i 2027, 3,2 mio. kr. årligt i 2028-2029, 2,4 mio. kr. årligt i 2030-2031, 2,3 mio. kr. i 2032, 2,1 mio. kr. i 2033

og 1,8 mio. kr. varigt til udviklingsomkostninger, sagsbehandling, systemtilpasning, vejledning og oversættelse af afgørelser.

Systemtilpasningerne skal prioriteres sammen med andre højt prioriterede it-udviklingsopgaver i Skatteforvaltningen. Til og med 2027 vil de enkelte it-opgaver skulle prioriteres inden for Skatteministeriets rammer og it-udviklingskapacitet, der er fastsat i flerårsaftalen for skattevæsenet for perioden 2023-2027.]

[Justitsministeriet forventer begrænsede merudgifter for Justitsministeriets myndigheder, som kan håndteres inden for de eksisterende økonomiske rammer]

Lovforslaget vurderes ikke at have konsekvenser for kommuner og regioner.

Ved udarbejdelsen af lovforslaget har de syv principper for digitaliseringsklar lovgivning været overvejet. Lovforslaget vurderes at overholde de syv principper for digitaliseringsklar lovgivning.

De foreslåede bestemmelser er i overensstemmelse med princip 1 udformet enkelt og klart og med anvendelse af objektive kriterier, når det giver mening i overensstemmelse med princip 3. Der er desuden i videst muligt omfang søgt anvendt begreber, som allerede er defineret i anden lovgivning i overensstemmelse med princip 4.

I forhold til de foreslåede præciseringer forbundet med Skatteforvaltningens nye inddrivelsessystem vil ændringerne tilgodese bl.a. princip 6 om anvendelse af offentlig infrastruktur, idet ændringerne har til formål at muliggøre anvendelsen af skatteforvaltningens nye inddrivelsessystem.

Forslaget om, at der i forbindelse med købet af rutebilletter til betaling af vejafgift skal vedhæftes dokumentation, er udarbejdet i overensstemmelse med princip 7 om forebyggelse af snyd og fejl. Forslaget vil give Sund og Bælt Holding A/S, som er vejafgiftsopkræver, mulighed for at kontrollere, om de angivne oplysninger om et køretøj er korrekte.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Belastningen ved forslaget om forhøjelse af dieselafgiften og nedsættelse af udligningsafgiften og vejafgiften dækker over to modsatrettede effekter, hvor forhøjelsen af dieselafgiften øger belastningen, mens nedsættelsen af udligningsafgiften og vejafgiften reducerer belastningen.

Samlet set skønnes forslaget at medføre en uændret erhvervsbelastning for danske lastbiler i 2025 til 2028 stigende til en øget belastning på ca. 350 mio. kr. i 2029 og 2030. Husholdningernes belastning neutraliseres i forhold til det faktiske brændstofforbrug via en forholdsmæssig nedsættelse af udligningsafgiften. I 2025 og 2026 kompenseres husholdningerne yderligere svarende til deres reelle brændstofforbrug.

OBR vurderer, at lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet, som ikke overstiger bagatelgrænsen for forelæggelse for Regeringens økonomiudvalg på 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget vurderes ikke at være forbundet med administrative konsekvenser for borgerne.

6. Klimamæssige konsekvenser

Forslagene om forhøjelse af dieselaafgiften og nedsættelse af udligningsafgiften samt vejafgiften, som gennemfører dele af Aftale om deludmøntning af Grøn Fond, skønnes samlet set at medføre en CO₂-reduktion på ca. 0,3 mio. ton i 2025 til 2030. I 2025-2028 indeholder effekten en beskeden CO₂-udledning fra nedsættelsen af vejafgiften. Efter 2030 forventes CO₂-reduktionen at være faldende med det faldende dieselgrundlag.

Lovforslaget vurderes ikke at have klimamæssige konsekvenser i øvrigt.

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget vurderes ikke at have miljø- og naturmæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

8.1. Delvis implementering af Eurovignettedirektivet

Med lovforslaget § 1, nr. 3 og 7, implementeres dele af direktiv 2022/362/EU af 24. februar 2022 (EUT L 69. 04.03.2022, s. 1- 39), der udgør et ændringsdirektiv til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF (Eurovignettedirektivet) og Rådets direktiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for motorkøretøjer og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2019/520/EU om interoperabilitet mellem elektroniske vejafgiftssystemer og fremme af udvekslingen på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen (EETS-direktivet).

Med lovforslagets § 1, nr. 3, foreslås en tilpasning af implementeringen af Eurovignettedirektivets artikel 7, stk. 4-14, og artikel 7a-7k, jf. dog artikel 9, stk. 1a, jf. artikel 7, stk. 1.

Med lovforslagets § 1, nr. 7, foreslås en implementering af Eurovignettedirektivets artikel 7j, stk. 3. Det følger af artikel 7j, stk. 3, at hvis en medlemsstat lægger en vejafgift på et køretøj, skal den samlede vejafgift, infrastrukturafgiften, afgiften for eksterne omkostninger og trængselsafgiften, hvis relevant, fremgå af en kvittering, som udleveres til trafikanten, så vidt muligt elektronisk. Trafikanten kan indvillige i ikke at få udleveret kvitteringen.

8.2. Cirkulationsdirektivet

Lovforslagets § 2, nr. 3 og 4, §§ 8-10 implementerer dele af Rådets direktiv (EU) 2020/262 af 19. december 2019 om den generelle ordning for punkt-afgifter (omarbejdning), der trådte i kraft den 13. februar 2023. Direktivet blev implementeret ved lov nr. 1240 af 11. juni 2021, men efter dialog med Kommissionen er det vurderet, at enkelte bestemmelser ikke er gennemført korrekt. Lovforslaget vil medføre korrekt implementering af direktivet.

Justering af gennemførelsen af direktivet medfører ændringer i mineralolieafgiftsloven, spiritusafgiftsloven, tobaksafgiftsloven og øl- og vinafgiftsloven. Implementeringen vurderes at være i overensstemmelse med principperne for implementering af erhvervsrettet EU-regulering.

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter i øvrigt.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 28. juni 2024 til den 23. august 2024 (56 dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

3F, 3F Privat Service Hotel og Restauration, Advokatsamfundet, Affald Plus, Akademikerne, Aluminium Danmark, AMU Transport Danmark, Andelsboligforeningernes Fællesrepræsentation, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen (KA), Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL), Arbejdstilsynet, ARI (Affalds- og ressourceindustrien under DI), Associationen Dansk Biobrændsel (ADB), AutoBranchen Danmark, Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark, AutoCamperRådet, Bilsynsbranchen, Biobrændselsforeningen, Blik- og

UDKAST

Rørarbejderforbundet, Borger- og retssikkerhedschefen i Skatteforvaltningen, Brancheforeningen af Danske Distributører, Brancheforeningen for Decentral Kraftvarme, Brancheforeningen for Flaskegenbrug, Brancheforeningen for Skov, Have og Park-Forretninger, Brintbranchen, Bryggeriforeningen, Business Danmark, Campingbranchen, Carta, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, CEPOS, Cevea, DAKOFA, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Frie Autocampere, Danmarks Jordbrugsforsikring, Danmarks Motor Union, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rejsebureau Forening, Danmarks Restauranter og Cafeer, Danmarks Skibskredit, Danmarks Tekniske Universitet – Transport, Dansk Affaldsforening, Danmarks Vindmølleforening, Dansk Agroindustri, Dansk Aktionærforening, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk AutoGenbrug, Dansk Automat BrancheForening, Dansk Automobil Sports Union, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Byggeri, Dansk Ejendomsmæglerforening, Dansk Elbil Alliance, Dansk Erhverv, Dansk Fjernvarme, Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM), Dansk Gartneri, Dansk Gasteknisk Center, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Landbrugsrådgivning, Dansk Lokalsyn, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Metal, Dansk Methanolforening, Dansk Mobilitet, Dansk Offshore, Dansk Person-Transport, Dansk Planteværn, Dansk Rejsebureau Forening, Dansk Retursystem A/S, Dansk Skovforening, Dansk Solcelleforening, Dansk Standard (DS), Dansk Told- og Skatteforbund, Dansk Ungdoms Fællesråd, Danske Advokater, Danske Boligadvokater, Danske Busvognmænd, Danske Energiforbrugere (DENFO), Danske Kørelæreres Landsforbund (DKL), Danske Maritime, Danske Regioner, Danske Speditører, Danske Synsvirksomheder, DANVA, Dataetisk Råd, Datatilsynet, DBU, De Danske Bilimportører, De Samvirkende Købmænd, Den Danske Bilbranche, Den Danske Dommerforening, Det Centrale Handicapråd, Det Faglige Hus, Det Økologiske Råd, DFIM Garantifond (Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring), DI, DI Transport, Digitaliseringsstyrelsen, Dommerfuldmægtigforeningen, Drivkraft Danmark, DTL – Danske Vognmænd, DTL's arbejdsgiverforening, Dækbranchen Danmark, Eksportrådet, EmballageIndustrien, Energi Danmark, Energinet.dk, Energistyrelsen, Energitilsynet, ERFAgruppen-Bilsyn, Erhvervsstyrelsen – Område for Bedre Regulering (OBR), FDL – Frie Danske Lastbilvognmænd, FDM, FH – Fagbevægelsens Hovedorganisation, Finans Danmark, Finans og Leasing, Finansforbundet, FOA, Forbrugerrådet Tænk, FORCE Technology, Foreningen af Danske Skatteankenævn, Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af Rådgivende Ingeniører, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Foreningen Biogasbranchen, Foreningen Danske Kraftvarmeverker, Foreningen Danske Re-

UDKAST

visorer, Foreningen for Platformsøkonomi i Danmark, Forhandlingsfællesskabet (SHK og KTO), Forsikring & Pension, Forsikringsmæglerforeningen, Forsyningstilsynet, Frie Funktionærer, FSR – danske revisorer, Færøernes landsstyre, GAFSAM, GRAKOM (erhvervs- og arbejdsgiverorganisation inden for grafisk kommunikation, medier og markedsføring), Greenpeace Danmark, Green Power Denmark, Havarikommissionen for vejtrafikulykker, HK-Kommunal, HK-Privat, HOFOR, HORESTA, Ingeniørforeningen i Danmark, International Transport Danmark, Investering Danmark, ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, ITSDanmark, Justitia, Kapitalmarked Danmark, KL, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Kraka, Krifa, Kræftens Bekæmpelse, Kørelærerforeningen, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landbrug & Fødevarer, Landsforeningen for Bæredygtigt Landbrug, Landsforeningen Polio-, Trafik- og Ulykkesskadede, Landsskatteretten, Lederne Søfart, Ledernes Hovedorganisation, Lokale Pengeinstitutter, Maskinleverandørerne, Mellemløbeligt Samvirke, Midtsjællands Kørelærerforening, Miljøstyrelsen, Mineralolie Brancheforeningen, Motorcykel Forhandler Foreningen, Motorcykel Importør Foreningen, Motorhistorisk Samråd, Mover, Nasdaq OMX Copenhagen A/S, Nationalbanken, Nationalt Center for Miljø og Energi, Naturstyrelsen, Noah, Nordisk Folkecenter for Vedvarende Energi, Nærbutikkernes Landsforening, Nævnenes Hus, Oxfam IBIS, Plastindustrien, Politiforbundet, PostNord AB, Rejsearbejdere.dk, Rejsearrangører i Danmark, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rigspolitiets Nationale Færdselscenter (NFÆ), Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Grøn omstilling, Rådet for Sikker Trafik, SAGRO, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, SEGES Innovation P/S, Serviceforbundet, Sikkerhedsstyrelsen, Sikre Veje, SKAD – Autokade- og Køretøjsopbyggerbranchen i Danmark, Skatteankesforvaltningen, SMVdanmark, Specialforeningen for Logistik og Distribution (SLD), SRF Skattefaglig Forening, Sø- og Handelsretten, Søfartsstyrelsen, Teknologisk Institut, Transportens Arbejdsgivere (ATL), Transporterhvervets Uddannelser (TUR), Vedvarende Energi, VELTEK, Vin og Spiritus Organisation i Danmark, Vindmølleindustrien, VisitDenmark, WWF, Ældre Sagen, Økonomistyrelsen, Økologisk Landsforening, Aalborg Universitet – Sektionen for Veje og Trafik og Transport.

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindredgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)

UDKAST

Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Efter tilbageløb og adfærd skønnes forslaget at medføre et mindreprovenu på ca. 250 mio. kr. i 2025 stigende til et merprovenu på ca. 250 mio. kr. i 2030. Over perioden 2025-2030 er forslaget provenuneutralt.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Lovforslaget vurderes ikke at have konsekvenser for kommuner og regioner.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	<p>Belastningen ved forslaget om forhøjelse af dieselaafgiften og nedsættelse af udligningsafgiften dækker over to modsatrettede effekter, hvor forhøjelsen af dieselaafgiften øger belastningen, mens nedsættelsen af udligningsafgiften og vejafgiften reducerer belastningen.</p> <p>Samlet set skønnes forslaget at medføre en uændret erhvervsbelastning for danske lastbiler i 2025 til 2028 stigende til en øget belastning på ca. 350 mio. kr. i 2029 og 2030. Husholdningernes belastning neutraliseres i forhold til det faktiske brændstofforbrug via en forholdsmæssig nedsættelse af udligningsafgiften. I 2025 og 2026 kompenseres husholdningerne yderligere svarende til deres reelle brændstofforbrug.</p>
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	OBR vurderer, at lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio.

UDKAST

		kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Klimamæssige konsekvenser	Forslaget om forhøjelse af dieselaftgiften og nedsættelse af udligningsafgiften samt vejafgiften fra Aftale om deludmøntning af Grøn Fond skønnes samlet set at medføre en CO ₂ -reduktion på ca. 0,3 mio. ton i 2025 til 2030. I 2025-2028 indeholder effekten en beskedent CO ₂ -udledning fra nedsættelsen af vejafgiften. Efter 2030 forventes CO ₂ -reduktionen at være faldende med det faldende dieselgrundlag.	Ingen.
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	<p>Med lovforslagets § 1, nr. 3 foreslås en tilpasning af implementeringen af Eurovignettedirektivets artikel 7, stk. 4-14, og artikel 7a-7k, jf. dog artikel 9, stk. 1a, jf. artikel 7, stk. 1.</p> <p>Med lovforslagets § 1, nr. 7 foreslås en implementering af Eurovignettedirektivets artikel 7j, stk. 3. Det følger af artikel 7j, stk. 3, at hvis en medlemsstat lægger en vejafgift på et køretøj, skal den samlede vejafgift, infrastrukturafgiften, afgiften for eksterne omkostninger og trængselsafgiften, hvis relevant, fremgå af en kvittering, som udleveres til trafikanten, så vidt muligt elektronisk. Trafikanten kan indvillige i ikke at få udleveret kvitteringen.</p> <p>Lovforslagets § 2, nr. 3 og 4, §§ 8-10, implementerer dele af Rådets direktiv (EU) 2020/262 af 19. december 2019 om den generelle ordning for punktafgifter (omarbejdning), der trådte i kraft den 13. februar 2023. Direktivet blev implementeret ved lov nr. 1240 af 11. juni 2021, men efter dialog med Kommissionen er det vurderet, at enkelte bestemmelser ikke er gennemført korrekt. Lovforslaget vil medføre korrekt implementering af direktivet.</p>	

UDKAST

Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	<table><tr><td>Ja</td><td>Nej</td></tr><tr><td></td><td>X</td></tr></table>	Ja	Nej		X
Ja	Nej				
	X				

UDKAST

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det foreslås, at selskabsnavnet »Sund og Bælt Holding A/S« overalt i loven ændres til »Sund & Bælt Holding A/S«, så selskabets navn ensrettes. Der er tale om en ændring af teknisk karakter.

Den foreslåede ændring skyldes, at selskabets navn er ændret tilsvarende i Lov om Sund & Bælt Holding A/S ved lov nr. 1676 af 19. december 2023.

Til nr. 2

Det følger af vejafgiftslovens § 1, at der svares afgift til statskassen efter bestemmelserne i denne lov for lastbiler og køretøjskombinationer, som benyttes til godstransport, og som har en tilladt totalvægt på 12.000 kg eller derover, jf. dog stk. 2.

Det foreslås i vejafgiftslovens § 1, stk. 1, at ændre »lastbiler og køretøjskombinationer« til »motorkøretøjer«, og at »tilladt totalvægt« ændres til »teknisk tilladt totalvægt«.

Den foreslåede ændring vil medføre, at indplacering i vægtklasser vil ske efter den teknisk tilladte totalvægt af motorkøretøjet fremfor den tilladte totalvægt af et helt vogntog, hvor motorkøretøjet anvendes som trækkende enhed i kombination med en påhængs- eller sættevogn.

Den tilladte totalvægt svarer til den maksimale vægt, som køretøjet efter national ret må have ved kørsel i det land, hvor køretøjet er indregistreret. Den tilladte totalvægt er enten identisk med den teknisk tilladte totalvægt, eller lavere end denne, hvis vognmanden fx har fået køretøjet nedvejet ved en synshal. Den teknisk tilladte totalvægt er den maksimale totalvægt, som er angivet af producenten ved typegodkendelsen. Denne værdi kan ikke ændres og er identisk på tværs af EU. Ændringen indebærer, at en evt. nedvejning af køretøjet ikke vil have betydning for, hvilken vægtklasse køretøjet indplaceres i.

UDKAST

De nødvendige oplysninger om køretøjets teknisk tilladte totalvægt fremgår af køretøjets registreringsattest eller CoC-dokumentet. Registreringsattesten er et dokument udstedt af registreringsmyndigheden, som udleveres ved salget af køretøjet bl.a. til brug for placering i en vægtklasse efter vejafgiftsloven.

Med ændringerne sikres et robust og ensartet grundlag for afgiftsopkrævningen, og ændringerne påvirker ikke satser eller CO₂-effekter. Ændringerne skal ses i sammenhæng med den foreslåede ophævelse af vejafgiftslovens § 5, stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 7. Af vejafgiftslovens § 5, stk. 3, fremgår, at for køretøjer, der er registreret som trækraft for én eller flere påhængs- eller sættevogne, fastsættes afgiften efter totalvægten for det samlede vogntog, der giver det højeste afgiftsløb. Bestemmelsen foreslås ophævet, så afgiften i stedet fastsættes efter den trækkende enheds teknisk tilladte totalvægt. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 7.

Den foreslåede ændring om at fastsætte afgiften efter den trækkende enheds teknisk tilladte totalvægt sikrer, at vejafgiftsloven bringes i overensstemmelse med Eurovignettedirektivet.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 3

Det følger af vejafgiftslovens § 4, stk. 6, at der for de vejsegmenter, der i bilag 1 er markeret som helt eller delvis placeret i geografiske områder, hvor der er oprettet miljøzoner efter reglerne i kapitel 2 f i lov om miljøbeskyttelse, svares et tillæg til afgiften. Tillægget beregnes efter satserne i § 5, stk. 2.

Det foreslås, at der i vejafgiftslovens § 4, stk. 6, 1. pkt., indsættes efter » lov om miljøbeskyttelse,«: »og som samtidig ikke udgøres helt eller delvis af det transeuropæiske vejnet eller af motorveje,«.

Forslaget vil medføre, at der ikke skal svares et miljøzonetillæg til afgiften af vejsegmenter, der er på det transeuropæiske vejnet eller motorveje, som enten helt eller delvis indgår i miljøzoner.

Miljøzoner er som udgangspunkt ikke omfattet af regulering i Eurovignettedirektivet, og der kan derfor fastsættes satser, som ikke overholder referenceværdierne i direktivets bilag IIIb og IIIc. Andre satser vil dog ikke kunne fastsættes for veje, som er omfattet af direktivet, det vil sige det transeuropæiske vejnet og motorveje.

UDKAST

Formålet med forslaget er dermed at tilpasse implementeringen af Eurovignettetdirektivet, så der ikke gælder et miljøzonetillæg på det transeuropæiske vejnet eller motorveje i strid med Eurovignettetdirektivet.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets pkt. 2.5 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 4

Det følger af vejafgiftslovens § 1, at der svares afgift til statskassen efter bestemmelserne i denne lov for lastbiler og køretøjskombinationer, som benyttes til godstransport, og som har en tilladt totalvægt på 12.000 kg eller derover, jf. dog stk. 2, hvor de afgiftsfritagne køretøjer er oplistet.

Det foreslås i vejafgiftslovens § 5, stk. 1, 1. pkt., og stk. 2, 1.pkt., at ændre »lastbiler og køretøjskombinationer« til »motorkøretøjer«.

Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. nr. 2 og nr. 7.

Til nr. 5

Efter bestemmelserne i vejbenyttelsesafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 174 af 21. februar 2020 betales afgift til statskassen for retten til benyttelse af vejnettet, jf. § 5, stk. 1, eller visse dele af dette, jf. § 7, stk. 1 og 2 for lastbiler og køretøjskombinationer til vejgodstransport m.v. til vejgodstransport, der har en tilladt totalvægt på 12 t eller derover.

Det følger af § 5, stk. 1, at der for afgiftspligtige køretøjer registreret i Køretøjsregisteret efter lov om registrering af køretøjer, betales afgift for retten til benyttelse af det danske vejnet.

Det følger af § 7, stk. 1 og 2, at for udenlandske afgiftspligtige køretøjer betales afgiften for retten til benyttelse af den del af det danske vejnet, der udgøres af motorvejsstrækningerne. Der betales desuden afgift for retten til benyttelse af andre dele af vejnettet, hvor der i overensstemmelse med artikel 7, litra d, i direktiv 93/89/EØF af 25. oktober 1993 kan opkræves afgift. Skatteministeren offentliggør en oversigt over de pågældende veje.

Vejbenyttelsesafgiften er en del af Eurovignettesamarbejdet, og betalt afgift i Danmark dækker således også kørsel på det afgiftspligtige vejnet i de øvrige lande, der deltager i afgiftsopkrævningen (Luxembourg, Nederlandene og Sverige).

UDKAST

Satserne er fastsat for benyttelse af det afgiftspligtige vejnet for henholdsvis én dag, en uge, en måned og et år. For danske køretøjer betales afgiften én gang årligt. Afgiften er differentieret efter køretøjernes størrelse (antal aksler) og deres emissionsnormer, det vil sige for IKKE-EURO, EURO I, EURO II, osv. op til »EURO VI eller renere«. Satsen for dagsvignetter er dog uafhængig af bilens størrelse og emissionsnorm. Satserne er aftalt landene imellem og ligger indenfor de i Eurovignettedirektivet fastsatte maksimale satser for tidsbaserede afgifter.

Vejbenyttelsesafgiftsloven ophæves den 1. januar 2025 og erstattes af vejafgiftsloven, der får virkning fra den 1. januar 2025.

Efter vejafgiftslovens § 5, stk. 1, svares der afgift for motorkøretøjer efter de CO₂-emissionsklasser, der følger af artikel 7 ga i direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer med senere ændringer efter satserne, der følger af tabellen i stk. 1.

Det betyder, at hver afgiftspligtig kilometer for motorkøretøjer afregnes ud fra hvilken CO₂-emissionsklasse, de tilhører, idet der er 5 CO₂-emissionsklasser. CO₂-emissionsklasserne er yderligere inddelt efter deres teknisk tilladte totalvægt, idet der er 3 vægtklasser inden for hver CO₂-emissionsklasse. CO₂-emissionsklasserne for tunge køretøjer er defineret i artikel 7 ga i Eurovignettedirektivet. Opdelingen er obligatorisk for vejafgiftssystemer, der omfatter tunge køretøjer. De 5 CO₂-emissionsklasser for tunge køretøjer er defineret som følger:

CO₂-emissionsklasse 1 omfatter køretøjer, der ikke tilhører nogen af de øvrige CO₂-emissionsklasser.

CO₂-emissionsklasse 2 omfatter undergrupper af køretøjer i de tilfælde, hvor CO₂-emissionen er mere end 5 pct. mindre end CO₂-emissionen på emissionsreduktionskurven for den undergruppe, køretøjet tilhører, på tidspunktet for køretøjets første registrering, men som ikke tilhører nogen af CO₂-emissionsklasserne 3, 4 eller 5. Undergrupper af køretøjer er defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv (EF) 96/53, bilag 1, pkt. 1. Emissionsreduktionskurven er defineret i Eurovignettedirektivet som ændret senest ved direktiv (EU) 2022/362, artikel 2, pkt. 37.

UDKAST

CO₂-emissionsklasse 3 omfatter undergrupper af køretøjer i de tilfælde, hvor CO₂-emissionen er mere end 8 pct. mindre end CO₂-emissionen på emissionsreduktionskurven på tidspunktet for køretøjets første registrering, men som ikke tilhører nogen af CO₂-emissionsklasserne 4 eller 5. Undergrupper af køretøjer og emissionsreduktionskurven er defineret som nævnt under beskrivelsen af CO₂-emissionsklasse 2.

CO₂-emissionsklasse 4 omfatter tunge lavemissionskøretøjer som defineret i Eurovignettedirektivet som ændret senest ved direktiv (EU) 2022/362, artikel 2, pkt. 30.

CO₂-emissionsklasse 5 omfatter nulemissionskøretøjer som defineret i Eurovignettedirektivet som ændret senest ved direktiv (EU) 2022/362, artikel 2, pkt. 29.

Eurovignettedirektivet pålægger medlemsstaterne at sikre, at klassificeringen af et køretøj, der tilhører CO₂-emissionsklasse 2 eller 3, revurderes hvert sjette år efter datoen for første registrering, og at køretøjet, hvor det er relevant, omklassificeres til den relevante CO₂-emissionsklasse på grundlag af de tærskler, der gælder på det pågældende tidspunkt.

Oplysninger vedrørende CO₂-emission for de enkelte køretøjer, der er nødvendige for at indplacere køretøjerne i CO₂-emissionsklasser, vil blive lagt ind i Køretøjsregisteret.

Afgiftssatserne i vejafgiftslovens § 5, stk. 1 er som følgende:

Kroner pr. kilometer	Tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg	Tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg	Tilladt totalvægt på over 32.000 kg
CO ₂ -emissionsklasse 1	1,12	1,26	1,35
CO ₂ -emissionsklasse 2	1,00	1,13	1,22
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,88	1,00	1,09
CO ₂ -emissionsklasse 4	0,59	0,66	0,71
CO ₂ -emissionsklasse 5	0,20	0,20	0,20

UDKAST

Satserne er differentieret efter køretøjernes CO₂-emission og maksimalt tilladte totalvægt. Statsstrukturen følger bestemmelserne i Eurovignettedirektivet som ændret senest ved direktiv (EU) 2022/362.

Det foreslås, at afgiftssatserne i vejafgiftslovens § 5, stk. 1, 2. pkt. affattes således:

»

Kroner pr. kilometer	Teknisk tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg	Teknisk tilladt totalvægt på over 32.000 kg
CO ₂ -emissionsklasse 1	0,86	1,00	1,10
CO ₂ -emissionsklasse 2	0,79	0,92	1,01
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,69	0,82	0,91
CO ₂ -emissionsklasse 4	0,46	0,53	0,58
CO ₂ -emissionsklasse 5	0,13	0,13	0,13

«

Den foreslåede ændring vil medføre, at satserne for vejafgift nedsættes med 19 pct. i gennemsnit i 2025-2027.

Forslaget har til formål at gennemføre en midlertidig nedsættelse af vejafgiften med ca. 19 pct. i perioden 2025-2027, hvilket blev aftalt i forbindelse med Aftale om Deludmøntningen af Grøn Fond af 15. april 2024.

Det følger ligeledes af aftalen, at afgiften nedsættes midlertidigt med ca. 12 pct. i 2028. Denne midlertidige nedsættelse indgår dog ikke i dette lovforslag. Der vil blive fremsat lovforslag herom samtidig med den forhøjelse af vejafgiftssatserne samt udvidelse af det afgiftspligtige vejnet, der følger af Aftale om Kilometerbaseret vejafgift indgået mellem Regeringen (Socialdemokratiet, Venstre og Moderaterne) Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Radikale Venstre og Alternativet af 29. marts 2023.

Det foreslås desuden, at ”tilladt totalvægt” ændres til ”teknisk tilladt totalvægt”. Ændringen er en konsekvensændring af ændringen af vægtdefinitionen i vejafgiftsloven, jf. ændringen til vejafgiftslovens § 1, der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 2.

Til nr. 6

UDKAST

Det følger af vejafgiftslovens § 5, stk. 2, at ved kørsel på afgiftspligtige vejsegmenter, som helt eller delvis er placeret inden for miljøzoner, jf. § 4, stk. 6, lægges der til satserne i stk. 1 et tillæg for lastbiler og køretøjskombinationer. Disse tillæg fremgår af tabellen i stk. 2 og er som følgende:

Kroner pr. kilometer	Tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg	Tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg	Tilladt totalvægt på over 32.000 kg
CO ₂ -emissionsklasse 1	0,56	0,63	0,68
CO ₂ -emissionsklasse 2	0,50	0,57	0,61
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,44	0,50	0,54
CO ₂ -emissionsklasse 4	0,29	0,33	0,35
CO ₂ -emissionsklasse 5	0,10	0,10	0,10

Tillægget udgør 50 pct. af den afgift, der vil skulle betales efter stk. 1. Ved kørsel i et vejsegment, som er helt eller delvis placeret i en miljøzone, vil der skulle betales afgift efter stk. 1 og tillæg til afgiften efter stk. 2.

Et tillæg i miljøzonerne afspejler, at disse områder er ekstra eksponeret for luftforurening og støj fra lastbiltrafikken og færdselsuheld, hvor den tunge trafik er involveret. De forhøjede afgiftssatser i miljøzonerne medvirker til at øge vejafgiftsordningens samfundsøkonomiske gevinster.

Det foreslås, at afgiftssatserne i vejafgiftslovens § 5, stk. 2, 2. pkt. affattes således:

»

Kroner pr. kilometer	Teknisk tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg	Teknisk tilladt totalvægt på over 32.000 kg
CO ₂ -emissionsklasse 1	0,43	0,50	0,55
CO ₂ -emissionsklasse 2	0,40	0,46	0,51
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,35	0,41	0,46
CO ₂ -emissionsklasse 4	0,23	0,27	0,29
CO ₂ -emissionsklasse 5	0,07	0,07	0,07

«

UDKAST

Forslaget har til formål at gennemføre en midlertidig nedsættelse af vejafgiften med ca. 19 pct. i perioden 2025-2027, hvilket blev aftalt i forbindelse med Aftale om Deludmøntningen af Grøn Fond af 15. april 2024.

Det følger ligeledes af aftalen, at afgiften nedsættes midlertidigt med ca. 12 pct. i 2028. Denne midlertidige nedsættelse indgår dog ikke i dette lovforslag. Der vil blive fremsat lovforslag herom samtidig med den forhøjelse af vejafgiftssatserne samt udvidelse af det afgiftspligtige vejnet, der følger af Aftale om Kilometerbaseret vejafgift indgået mellem Regeringen (Socialdemokratiet, Venstre og Moderaterne) Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Radikale Venstre og Alternativet af 29. marts 2023.

Det foreslås desuden, at ”tilladt totalvægt” ændres til ”teknisk tilladt totalvægt”. Ændringen er en konsekvensændring af ændringen af vægtdefinitionen i vejafgiftsloven, jf. ændringen til vejafgiftslovens § 1, der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 2.

Til nr. 7

Det fremgår af vejafgiftslovens § 5, stk. 3, at for køretøjer, der er registreret som trækraft for én eller flere påhængs- eller sættevogne, fastsættes afgiften efter den totalvægt for det samlede vogntog, der giver det højeste afgiftsbeløb.

Det foreslås, at vejafgiftslovens § 5, stk. 3, ophæves og i stedet indsættes:

»Stk. 3. Satserne i stk. 1 udgør den samlede værdi af afgiften for de eksterne omkostninger, forbundet med motorkøretøjernes brug på det afgiftspålagte vejnet. Satserne er beregnet på baggrund af følgende:

Infrastruktur

Kroner pr. kilometer	Teknisk tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg	Teknisk tilladt totalvægt på over 32.000 kg
CO ₂ -emissionsklasse 1	0,44	0,44	0,44
CO ₂ -emissionsklasse 2	0,38	0,38	0,38
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,31	0,31	0,31
CO ₂ -emissionsklasse 4	0,22	0,22	0,22
CO ₂ -emissionsklasse 5	0,11	0,11	0,11

Eksterne omkostninger (CO₂)

UDKAST

Kroner pr. kilometer	Teknisk tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg	Teknisk tilladt totalvægt på over 32.000 kg
CO ₂ -emissionsklasse 1	0,37	0,50	0,60
CO ₂ -emissionsklasse 2	0,36	0,48	0,57
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,33	0,45	0,54
CO ₂ -emissionsklasse 4	0,19	0,25	0,30
CO ₂ -emissionsklasse 5	0,00	0,00	0,00

Eksterne omkostninger (luftforurening og støj)

Kroner pr. kilometer	Teknisk tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg	Teknisk tilladt totalvægt på over 32.000 kg
CO ₂ -emissionsklasse 1	0,05	0,06	0,06
CO ₂ -emissionsklasse 2	0,05	0,06	0,06
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,05	0,06	0,06
CO ₂ -emissionsklasse 4	0,05	0,06	0,06
CO ₂ -emissionsklasse 5	0,02	0,02	0,02

Stk. 4. Den samlede vejafgift inkl. oplysninger om infrastrukturafgift og afgift for eksterne omkostninger som nævnt i stk. 3 skal fremgå af den faktura eller kvittering, der sendes til den afgiftspligtige, jf. § 3, efter endt kørsel. Den afgiftspligtige kan indvillige i ikke at modtage oplysningerne. Til og med den 1. december 2025 er det tilstrækkeligt, at oplysningerne, jf. 1. pkt., kan tilgås via en faktura eller kvittering.«

Den foreslåede ophævelse af § 5, stk. 3, vil medføre, at afgiften for køretøjer, der er registreret som trækraft for én eller flere påhængs- eller sættevogne, ikke længere skal fastsættes efter den totalvægt for det samlede vogntog, der giver det højeste afgiftsbeløb. Afgiften vil herefter skulle fastsættes efter totalvægten for motorkøretøjet, som er den trækkende enhed.

Formålet med forslaget er at sikre korrekt implementering af Eurovignette-direktivet.

Den foreslåede ændring vil medføre, at indplaceringen i vægtklasser ændres, og at afgiften for køretøjer, som er registreret som trækraft for én eller flere påhængs- eller sættevogne, ikke vil skulle fastsættes efter den totalvægt for det samlede vogntog, der giver det højeste afgiftsbeløb, men efter den trækkende enheds teknisk tilladte totalvægt.

UDKAST

Det foreslåede stk. 3 indeholder de satser, der for hvert vejsegment, udgør infrastrukturafgift og eksterne omkostninger i form af CO₂ afgift, luftforurening og støj afgift.

Det foreslåede nye stk. 4 fastsætter, at den samlede vejafgift inkl. oplysninger om infrastrukturafgift og afgift for eksterne omkostninger skal fremgå af den faktura eller kvittering, der sendes til den afgiftspligtige, jf. § 3, efter endt kørsel. Den afgiftspligtige kan indvillige i ikke at modtage oplysningerne. Indtil 1. december 2025 er det tilstrækkeligt, at oplysningerne, jf. 1. pkt., kan tilgås via en faktura eller kvittering.

Afgiften for infrastruktur, eksterne omkostninger i form af CO₂ afgift og luftforurening og støjafgift udgør tilsammen den samlede afgiftssats for vejafgifter, der fremgår af lovens § 5, stk. 1. Forslaget om at indsætte satserne for de komponenter, der tilsammen udgør afgiftssatsen, har til formål at opfylde Eurovignetdirektivets artikel 7j, stk. 3. Det følger af artikel 7j, stk. 3, at hvis en medlemsstat lægger en vejafgift på et køretøj, skal den samlede vejafgift, infrastrukturafgiften, afgiften for eksterne omkostninger og trængselsafgiften, hvis relevant, fremgå af en kvittering, som udleveres til trafikanten, så vidt muligt elektronisk. Trafikanten kan indvillige i ikke at få udleveret kvitteringen.

Der er ikke i direktivet fastsat kriterier for, hvordan dette kvitteringskrav skal efterleves af medlemsstaterne.

Forpligtelsen i den foreslåede stk. 4 vil gælde både for EETS-udbydere for motorkøretøjer med køretøjsudstyr, jf. vejafgiftslovens § 7, og Sund & Bælt Holding A/S for så vidt angår salg og køb af rutebilletter, jf. vejafgiftslovens § 8.

Det tager tid at gennemføre de systemmæssige ændringer, der er nødvendige for, at oplysninger om den samlede vejafgift og oplysninger om infrastrukturafgiften og afgiften for eksterne omkostninger kan fremgå af dokumenterne til brugere af køretøjsudstyr. EETS-udbyderne skal indtil 1. december 2025 sikre, at oplysningerne f.eks. kan tilgås via fakturaen eller kvittering, det kan f.eks. være via et link til en hjemmeside.

I forbindelse med køb af rutebilletter, jf. lovens § 8, kræves, at Sund & Bælt Holding A/S specificerer den samlede vejafgift, infrastrukturafgiften og eksterne omkostninger på en kvittering til køberen.

UDKAST

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 8

Det følger af vejafgiftslovens § 6, stk. 1, at Sund & Bælt Holding A/S på vegne af staten gennem salg af rutebilletter, jf. § 8, opkræver vejafgifter efter denne lov, jf. dog stk. 2. Sund & Bælt Holding A/S skal senest den 20. i måneden efter den måned, hvor rutebilletten blev solgt, afregne vejafgiften til Skatteforvaltningen. Inden for samme frist skal Sund & Bælt Holding A/S til Skatteforvaltningen indsende oplysninger om de solgte rutebilletter, med henblik på at Skatteforvaltningen kan kontrollere det opkrævede og det afregnede beløb.

Det følger af vejafgiftslovens § 6, stk. 3, at EETS-udbyderen afregner de efter stk. 2 registrerede vejafgifter til Sund & Bælt Holding A/S på de vilkår, der fremgår af den kontrakt, som EETS-udbyderen og Sund & Bælt Holding A/S har indgået. Sund & Bælt Holding A/S og EETS-udbyderen kan udveksle og behandle nødvendige oplysninger, når det er nødvendigt for beregning, opkrævning og afregning efter denne lov. Sund & Bælt Holding A/S afregner senest den 20. i måneden efter den måned, hvor den afgiftspligtige kørsel blev registreret, vejafgiften til told- og skatteforvaltningen. Inden for samme frist skal Sund & Bælt Holding A/S til told- og skatteforvaltningen indsende oplysninger om de registrerede afgiftspligtige kørsler, med henblik på at told- og skatteforvaltningen kan kontrollere, om der er overensstemmelse mellem de registrerede vejafgifter og det afregnede beløb.

Det foreslås, at i vejafgiftslovens § 6, stk. 1, 2. pkt. og stk. 3, 3. pkt., ændres fra »20. i måneden« til »sidste hverdag i måneden«.

Den foreslåede ændring har til formål at sikre bedre overensstemmelse mellem de kontraktvilkår, der er aftalt mellem Sund & Bælt Holding A/S og EETS-udbyderne. Det har således vist sig ikke at være muligt for EETS-udbyderne at afregne over for Sund & Bælt Holding A/S i god tid inden den 20. i måneden.

Med det foreslåede vil Sund & Bælt Holding A/S få længere tid til at afregne til Skatteforvaltningen og vil dermed kunne modtage afregning fra EETS-udbyderne inden, at denne skal afregne til Skatteforvaltningen. Samtidig medfører det foreslåede, at Sund & Bælt Holding A/S for så vidt angår salg

UDKAST

af rutebilletter efter lovens § 8 først skal afregne med Skatteforvaltningen den sidste hverdag i måneden efter den måned, hvor rutebilletten blev solgt.

Forslaget regulerer Sund & Bælt Holding A/S' afregningen over for Skatteforvaltningen og har ikke en betydning for de afgiftspligtiges afregning til Sund & Bælt A/S.

Til nr. 9

Det følger af vejafgiftslovens § 8, stk. 2, at betaling for rutebilletten udgør betaling for gennemkørsel af én angivet rute på den afgiftsbelagte vejstrækning i et afgiftspligtigt køretøj, jf. § 1, inden for en på rutebilletten angivet gyldighedsperiode.

Det foreslås, at der i vejafgiftslovens § 8, stk. 2, indsættes som 2. pkt.: »Rutebilletter kan købes fra 14 dage før gyldighedsperiodens begyndelse.«

Forslaget vil medføre, at der kan købes rutebilletter op til 14 dage før gyldighedsperiodens begyndelse. Hvis f.eks. en afgiftspligtig ved, at der inden for et tidsrum på 14 dage skal foretages en kørsel på det afgiftspålagte vejnet med et afgiftspålagt køretøj, vil denne have mulighed for at købe billetten på forhånd. Forslaget betyder også, at det vil være muligt at købe en rutebillet op til 14 dage før vejafgiftsordningens ikrafttrædelse den 1. januar 2025.

Formålet med forslaget, er at gøre det muligt, at købe rutebilletter fra 14 dage før kørsel på det afgiftspålagte vejnet.

Til nr. 10

Vejafgifterne efter vejafgiftsloven kan betales enten gennem et køretøjsudstyr, der fysisk er påmonteret i køretøjer eller gennem en rutebillet, der sælges gennem en hjemmeside, der administreres af Sund og Bælt Holding A/S.

Det følger af vejafgiftslovens § 8, stk. 3, nr. 2, at der ved køb af rutebillet oplyses følgende: Oplysninger vedrørende dansk og udenlandsk registrerede køretøjer, som disse oplysninger fremgår af køretøjets registreringsattest, om nationalitetsmærke, identifikationsnummer, registreringsnummer, tilladt totalvægt og CO₂-emissionsklasse.

Det foreslås i vejafgiftslovens § 8, stk. 3, nr. 2, at ændre »tilladt totalvægt« til »teknisk tilladt totalvægt«.

UDKAST

Ændringen er en konsekvensændring af ændringen af vægtdefinitionen i vejafgiftsloven, jf. ændringen til vejafgiftslovens § 1.

Forslaget vil medføre, at der ved køb af rutebillet skal oplyses køretøjets teknisk tilladte totalvægt, som fremgår af registreringsattesten eller CoC-dokumentet i stedet for den tilladte totalvægt, som kan være en nedvejet vægt.

Ændringen er en konsekvensændring af ændringen af vægtdefinitionen i vejafgiftsloven, jf. ændringen til vejafgiftslovens § 1.

Der henvises i øvrigt til bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 2.

Til nr. 11

Vejafgifterne efter vejafgiftsloven kan betales enten gennem et køretøjsudstyr, der fysisk er påmonteret i køretøjer eller gennem en rutebillet, der sælges gennem en hjemmeside, der administreres af Sund og Bælt Holding A/S.

Det følger af vejafgiftslovens § 8, stk. 3, at ved køb af rutebillet oplyses følgende:

- 1) Fornavn, efternavn, e-mail, telefonnummer og eventuelt bopælsadresse på den afgiftspligtige person, jf. § 3.
- 2) Oplysninger vedrørende dansk og udenlandsk registrerede køretøjer, som disse oplysninger fremgår af køretøjets registreringsattest, om nationalitetsmærke, identifikationsnummer, registreringsnummer, tilladt totalvægt og CO₂-emissionsklasse.
- 3) Et begyndelsestidspunkt for kørsel på det afgiftspligtige vejnet (gyldighedsperiodens begyndelse).
- 4) Den planlagte rute på det afgiftspligtige vejnet.
- 5) Oplysninger om betaling.

Det følger af stk. 4, at der kan foretages ændring i de i stk. 3 nævnte oplysninger indtil gyldighedsperiodens begyndelsestidspunkt, jf. dog stk. 5. Inden for samme frist kan rutebilletten annulleres.

Det foreslås i vejafgiftslovens § 8, *stk. 4, 1. pkt.*, at ændre »stk. 3« til »stk. 3, nr. 1, nævnte oplysninger om e-mail og nr. 3 og 4,«.

UDKAST

Med forslaget vil følgende oplysninger kunne ændres indtil gyldighedsperioden: e-mail, begyndelsestidspunkt for kørsel på det afgiftspligtige vejnet og den planlagte rute på det afgiftspligtige vejnet.

Det har ikke været muligt systemteknisk at understøtte muligheden for at ændre i de øvrige oplysninger. Hvis der viser sig et behov for at ændre i de øvrige oplysninger, det vil sige oplysninger som fornavn, efternavn, telefonnummer og evt. bopælsadresse på den afgiftspligtige person, oplysninger vedrørende dansk og udenlandsk registrerede køretøjer, som disse oplysninger fremgår af køretøjets registreringsattest, om nationalitetsmærke, identifikationsnummer, registreringsnummer, tilladt totalvægt og CO₂-emissionsklasse og oplysninger om betaling, kan dette gøres ved at annullere den købte rutebillet og i stedet købe en ny.

Til nr. 12

Det følger af vejafgiftslovens § 8, stk. 7, at ved manglende angivelse af køretøjets tilladte totalvægt og CO₂-emissionsklasse i forbindelse med køb af rutebillet vil det afgiftspligtige køretøj kategoriseres under den tungeste vægtklasse og CO₂-emissionsklasse 1, jf. § 5.

Det foreslås i vejafgiftslovens § 8, stk. 7, at ændre »angivelse af « til »dokumentation for« og ændre »tilladte totalvægt« til »teknisk tilladte totalvægt«.

Formålet med ændringen af »angivelse» til »dokumentation» er at tydeliggøre, at den blotte angivelse af køretøjets oplysninger i forbindelse med køb af rutebillet ikke er tilstrækkeligt til at blive indplaceret i en bestemt vægtklasse og CO₂-emissionsklasse og bringe loven i overensstemmelse med Eurovignetdirektivets artikel 7j, stk. 2 og 2a.

Når en bruger eller ejer køber en rutebillet, skal vedkommende indtaste land og nummerpladeoplysninger for det køretøj, der ønskes at købe vejafgift til.

Når der købes en rutebillet, vil hjemmesiden automatisk have udfyldt felterne om vægt- og CO₂-emissionsklasse efter den tungeste vægtklasse og dyreste CO₂-emissionsklasse. Hvis der ikke er ændringer til dette, skal der ikke uploades dokumentation, men hvis køberen justerer i oplysningerne til en lavere vægt- og CO₂-emissionsklasse, vil det være et krav, at der uploades relevant dokumentation. Felter vil kunne ændres, hvis det for køretøjet kan dokumenteres, at køretøjet tilhører en lavere vægtklasse end 32 ton og bedre CO₂-emissionsklasse end CO₂-emissionsklasse 1.

UDKAST

De relevante dokumenter til dokumenteringen vil hovedsageligt være registreringsattest og kundeinformationsfilen (CIF).

Til nr. 13

Det følger af vejafgiftslovens § 6, stk. 1 og 2, at Sund og Bælt Holding opkræver vejafgift efter vejafgiftsloven. Sund og Bælt Holding A/S fører kontrol med, at reglerne om afgiftspligt overholdes, jf. § 6, stk. 4, 1. pkt.

Det følger af § 11, stk. 1, at afgørelser om opkrævning og ansættelse af afgift efter denne lov eller regler, der er fastsat med hjemmel i loven, kan påklages til transportministeren. Det følger af § 13, stk. 1, at transportministeren kan bemyndige en myndighed under ministeriet til at udøve de beføjelser, som ministeren er tillagt efter vejafgiftsloven.

Det følger af § 13, stk. 2, at transportministeren kan fastsætte regler om, at afgørelser truffet af en myndighed, som ministeren har henlagt beføjelser til efter stk. 1, ikke kan indbringes for ministeren eller anden administrativ myndighed.

Det følger af § 15, at transportministeren fører tilsyn med forvaltningen af de dele af vejafgiftsordningen, som varetages af underordnede myndigheder eller selskaber på Transportministeriets område.

Det foreslås før § 11 i *kapitel 8* efter *overskriften* at indsætte »§ 10 a. Afgørelse om afgiftspligt og fritagelse for afgift, jf. § 1 træffes af told- og skatteforvaltningen.«

Efter den foreslåede § 10 a vil kompetencen til at træffe afgørelse om afgiftspligt og fritagelse placeres hos Skatteforvaltningen.

Skatteforvaltningen administrerer Køretøjsregistret og er dermed nærmest til at sikre, at der er de fornødne oplysninger til at sikre, at der for de dansk registrerede lastbiler er tale om afgiftspligtige køretøjer.

Skatteforvaltningen træffer allerede efter den nuværende vejbenyttelsesafgiftslov sådanne afgørelser for dansk registrerede lastbiler, hvor der gælder samme muligheder for fritagelse som efter den nye vejafgiftslov. Der vil således for dansk registrerede lastbiler være tale om en videreførelse af den praksis som har fundet anvendelse for vejbenyttelsesafgiftsloven.

UDKAST

Dette indebærer, at et køretøj, som opfylder art- og vægtkriterierne som udgangspunkt vil blive regnet for afgiftspligtigt, hvis det er registreret i Køretøjsregistret med en anvendelse, der betyder, at det kan benyttes til gods-transport. Sådanne registreringer af anvendelse omfatter godstransport, mandskabs-/materielkørsel, trækraft for sættevogn, særlig anvendelse eller godstransport erhverv. Art og anvendelse er reguleret i vejledning om syn af køretøjer og registreres enten af importør eller hos synsvirksomhederne i forbindelse med registreringssynet.

Der er i de omfattede anvendelsesgrupper også køretøjer, som ikke benyttes til godstransport, og hvoraf der dermed ikke skal betale afgift f.eks. veteranbiler, cirkuskøretøjer eller køretøjer, hvis primære funktion er at fungere som et arbejdsredskab, herunder f.eks. slamsugere.

Der vil derfor være mulighed for, at køretøjer, som ikke anvendes til gods-transport, kan fritages efter ansøgning til Skatteforvaltningen. Er et køretøj registreret med en kombination af art og anvendelse, der systemmæssigt som udgangspunkt medfører afgiftspligt, kan køretøjet undtages for at betale vejafgift, hvis det ved ansøgning godtgøres, at køretøjet ikke benyttes til godstransport. Der kan være tale om et køretøj registreret med anvendelsen godstransport eller særlig anvendelse, der udelukkende anvendes til netop anden anvendelse som f.eks. køretøjer til skolekørsel, tivoli-cirkuskøretøjer og veterankøretøjer.

Skatteforvaltningen vil foretage en konkret vurdering i den enkelte sag. I vurderingen kan indgå en række oplysninger f.eks. en beskrivelse af anvendelse fra ansøgeren, billedokumentation, tekniske oplysninger, registrerede ejer/brugere samt om lastbilen er registreret med tilladelsen vognmandskørsel.

Hvis det godtgøres, at et dansk køretøj ikke benyttes til godstransport, vil Skatteforvaltningen træffe afgørelse om, at køretøjet ikke er omfattet af § 1, stk. 1, og dermed kan registreres som fritaget for vejafgift Køretøjsregistret.

Dansk registrerede køretøjer, som efter § 1, stk. 2, er fritaget for vejafgift, vil også kunne fritages for afgift ved ansøgning til Skatteforvaltningen.

UDKAST

For at sikre ligebehandling i forhold til ejere og brugere af udenlandske lastbiler vil Skatteforvaltningen fremover også på den afgiftspligtiges anmodning træffe afgørelse om, hvorvidt sådanne lastbiler er afgiftspligtige – eller – fritaget på samme måde som for de dansk registrerede lastbiler.

Dette vil indebære, at hvis det godtgøres, at den udenlandsk lastbil ikke benyttes til godstransport eller ikke lever op til vægtkriteriet, vil Skatteforvaltningen træffe afgørelse om, at køretøjet ikke er omfattet af § 1, stk. 1. Hvis det godtgøres, at den udenlandsk registrerede lastbil er omfattet af fritagelserne i § 1, stk. 2 vil Skatteforvaltningen træffe afgørelse om at lastbilen er fritaget.

Færdselsstyrelsen vil blive orienteret om sådanne afgørelser for udenlandske lastbiler og vil dermed kunne indrette tilsynsarbejdet herefter.

Skatteforvaltningens afgørelser er omfattet af skatteforvaltningslovens regler i forhold til muligheden for at klage og indbringe afgørelser for domstolene. Skatteforvaltningens afgørelser om afgiftspligt eller -fritagelse vil derfor kunne påklages til Landsskatteretten, og skatteforvaltningslovens regler for domstolsprøvelse vil ligeledes finde anvendelse.

Der henvises i øvrigt til bemærkninger i lovforslagets pkt. 2.4.

Til nr. 14

Det fremgår af vejafgiftslovens § 14, at indbringelse af en sag for domstolene vedrørende afgørelser efter loven eller regler, der fastsættes i medfør af loven, skal være anlagt, senest 6 måneder efter at afgørelsen er meddelt klageren.

Det foreslås i vejafgiftslovens § 14 efter »i medfør af loven« at indsætte », jf. dog § 10 a«.

Der er tale om en konsekvensændring som følge af, at kompetencen til at træffe afgørelser om afgiftspligt og -fritagelse for dansk registrerede lastbiler efter § 1, nr. 13, foreslås henlagt til Skatteforvaltningen, hvis forvaltningsvirksomhed er omfattet af skatteforvaltningslovens regler.

Indbringelsen af afgørelserne for domstolene vil derfor ligesom øvrige afgørelser truffet af Skatteforvaltningen være omfattet af skatteforvaltningslovens regler herunder §§ 48 og 49, hvor der bl.a. gælder en 3 måneders frist

UDKAST

for indbringelse beregnet fra datoen, hvor den administrative afgørelse er truffet. Klagefristen for disse afgørelser vil således adskille sig fra indbringelsesfristen på 6 måneder, som følger af vejafgiftslovens § 14.

Der henvises i øvrigt til bemærkninger i lovforslagets pkt. 2.4.

Til nr. 15

Det følger af vejafgiftslovens § 18, stk. 3, at §§ 1-5, § 6, stk. 1-3 og 5, og §§ 7-17 finder anvendelse fra den 1. januar 2025.

Af § 8 følger, at Sund & Bælt Holding A/S på vegne af staten gennem salg af rutebilletter opkræver vejafgifter efter loven. Sund & Bælt Holding A/S skal senest den 20. i måneden efter den måned, hvor rutebilletten blev solgt, afregne vejafgiften til Skatteforvaltningen. Inden for samme frist skal Sund & Bælt Holding A/S til Skatteforvaltningen indsende oplysninger om de solgte rutebilletter med henblik på, at Skatteforvaltningen kan kontrollere de opkrævede og afregnede beløb.

Bestemmelsen i § 18, stk. 3, indebærer, at salg af rutebilletter først kan ske fra den 1. januar 2025.

Det foreslås at vejafgiftslovens § 18, stk. 3 og 4, affattes således:

»Stk. 3. § 8 har virkning fra den 18. december 2024.

Stk. 4. §§ 1-5, § 6, stk. 1-3 og 5, og § 7 og 9-17 finder anvendelse fra og med den 1. januar 2025.«

Den foreslåede ændring har til formål at sikre, at det i rimelig tid, inden vejafgiftsordningen træder i kraft den 1. januar 2025, vil være muligt at købe en rutebillet med henblik på afgiftsbetaling herefter. Dette vil bidrage til de afgiftspligtiges planlægning og betaling af afgiften fra vejafgiftsordningens begyndelse.

Den foreslåede ændring indebærer således, at § 8 udtages af lovens virkningsbestemmelse i § 18, stk. 3. Lovens §§ 1-5, § 6, stk. 1-3 og 5, og § 7 og 9-17 vil efter den foreslåede ændring fortsat have virkning fra den 1. januar 2025.

Til nr. 16

UDKAST

Bilag 1 til vejafgiftsloven er en samlet oversigt over samtlige afgiftsbelagte veje, gader m.v. Hvis en vej, gade m.v. ikke fremgår af bilag 1, er den ikke afgiftsbelagt. Det indebærer, at en ejer eller bruger altid vil kunne slå op i bilag 1 og konstatere, om en bestemt vejstrækning eller vejsegment er afgiftsbelagt.

Den foreslåede ændring af bilag 1 har til formål at opdatere oversigten over afgiftspligtige vejsegmenter, herunder rette fejl såsom f.eks. gentagelser af samme vejsegmenter, som er opdaget efter vedtagelse af vejafgiftsloven.

Til § 2

Til nr. 1

Det følger af mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, 1. pkt., at der betales afgift af mineralolieprodukter m.v. I § 1, stk. 1, er der oplyst afgiftssatser for de mest anvendte energiprodukter, herunder forskellige dieselprodukter.

Der gælder også efter § 1, stk. 2, en udfyldningsbestemmelse, hvorefter der også skal betales afgift af øvrige energiprodukter der er bestemt til anvendelse, udbydes til salg eller anvendes som brændsel til opvarmning eller som motorbrændstof.

Af mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, 8 og 9, fremgår afgiftssatserne for afgiftspligtige energiprodukter, herunder for rene energiprodukter og blandinger af forskellige energiprodukter, jf. også § 1, stk. 4, om særlige blandingsregler. Afgiftssatserne er fastlagt på grundlag af energiprodukternes energiindhold (GJ).

Afgiftssatsen på energiprodukter anvendt til opvarmning er balanceret omkring en afgiftssats på 63 kr. pr. GJ (2015-niveau) for varerne ved dagtemperatur (8° C).

Afgiftssatsen på energiprodukter anvendt til motorbrændstof er ikke balanceret omkring en ens afgiftssats på pr. GJ. For benzin som motorbrændstof er satsen balanceret omkring 91,1 kr. pr. GJ (2015-niveau) for varerne ved dagtemperatur (8° C). For diesel som motorbrændstof er satsen balanceret omkring 37,0 kr. pr. GJ (2015-niveau) for varerne ved dagtemperatur (8° C). For gas som motorbrændstof er satsen balanceret omkring 37,0 kr. pr. GJ (2015-niveau) for varerne ved dagtemperatur (8° C).

Afgiftssatsen for motorbrændstof gælder ved f.eks. anvendelse for diesel til vejtransport og diesel til entreprenørmaskiner m.v.

UDKAST

Afgiftssatserne i stk. 1, 8 og 9, reguleres efter § 32 a, jf. § 1, stk. 12.

Efter mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, udgør afgiften således i 2015-niveau følgende:

- 1) Gas- og dieselolie, der anvendes som motorbrændstof, 299,7 øre pr. liter ved dagtemperatur og 297,9 øre pr. liter ved 15 °C.
- 2) Anden gas- og dieselolie, 195,5 øre pr. liter ved dagtemperatur og 194,3 øre pr. liter ved 15 °C.
- 3) Let dieselolie (svovlindhold højst 0,05 pct.), 288,1 øre pr. liter ved dagtemperatur og 286,4 øre pr. liter ved 15 °C.
- 4) Svovlfattig dieselolie (svovlindhold højst 0,005 pct.), 267,4 øre pr. liter ved dagtemperatur og 265,8 øre pr. liter ved 15 °C.
- 5) Svovlfri dieselolie (svovlindhold højst 0,001 pct.), 267,4 øre pr. liter ved dagtemperatur og 265,8 øre pr. liter ved 15 °C.
- 6) Svovlfri dieselolie med 6,8 pct. biobrændstoffer (svovlindhold højst 0,001 pct.), 266,0 øre pr. liter ved dagtemperatur og 264,5 øre pr. liter ved 15 °C.
- 7) Fuelolie, 221,5 øre pr. kg.
- 8) Fyringstjære, 199,4 øre pr. kg.
- 9) Petroleum, der anvendes som motorbrændstof, 299,7 øre pr. liter ved dagtemperatur og 297,9 øre pr. liter ved 15 °C.
- 10) Anden petroleum, 195,5 øre pr. liter ved dagtemperatur og 194,3 øre pr. liter ved 15 °C.
- 11) Blyholdig benzin (blyindhold over 0,013 g pr. liter), 495,9 øre pr. liter ved dagtemperatur og 491,7 øre pr. liter ved 15 °C.
- 12) Blyfri benzin (blyindhold højst 0,013 g pr. liter), 420,9 øre pr. liter ved dagtemperatur og 417,4 øre pr. liter ved 15 °C.
- 13) Blyfri benzin med 4,8 pct. biobrændstoffer (blyindhold højst 0,013 g pr. liter), 413,7 øre pr. liter ved dagtemperatur og 410,4 øre pr. liter ved 15 °C.
Blyfri benzin med 9,8 pct. biobrændstoffer (blyindhold højst 0,013 g pr. liter), 406,0 øre pr. liter ved dagtemperatur og 402,7 øre pr. liter ved 15 °C.

UDKAST

- 14) Autogas i form af LPG, 181,4 øre pr. liter.
- 15) Anden flaskegas i form af LPG, der anvendes som motorbrændstof, 333,5 øre pr. kg.
- 16) Anden flaskegas i form af LPG og gas, bortset fra LPG, der fremkommer ved raffinering af mineralsk olie i form af raffinaderigas, 250,7 øre pr. kg.
- 17) Karburatorvæske, 469,4 øre pr. liter ved dagtemperatur og 465,5 øre pr. liter ved 15 °C.
- 18) Smøreolie og lign. Under pos. 27.10, dog undtaget 27.10.19.85 og offsetprocesolier, der er omfattet af 27.10.19.99, 34.03.19, 34.03.99 og 38.19 i EU's Kombinerede Nomenklatur, 195,5 øre pr. liter ved dagtemperatur og 194,3 øre pr. liter ved 15 °C.
- 19) Bioolier m.v. under position 1507-1518 i EU's Kombinerede Nomenklatur, som er bestemt til anvendelse, udbydes til salg, anvendes som brændsel til opvarmning eller anvendes til elektricitets- og varmfremstilling på stationære motorer i kraft-varme-værker, 54,5 kr./GJ eller 195,5 øre pr. liter.
- 20) Metanol under position 2905 11 00 i EU's Kombinerede Nomenklatur, som er bestemt til anvendelse, udbydes til salg, anvendes som brændsel til opvarmning eller anvendes til elektricitets- og varmfremstilling på stationære motorer i kraft-varme-værker 54,5 kr./GJ eller 86,0 øre pr. liter.

Efter udfyldningsbestemmelsen i § 1, stk. 2, skal der også betales afgift af andre kulbrintebrændstoffer og varer under position 3824 90 99 i EU's Kombinerede Nomenklatur, undtagen tørv og afgiftspligtige varer, der er nævnt i kulafgiftslovens § 1, stk. 1, og i gasafgiftslovens § 1, der er bestemt til anvendelse, udbydes til salg eller anvendes som brændsel til opvarmning, betales der afgift efter den sats, der gælder for tilsvarende brændsel til opvarmning. Af andre varer end de afgiftspligtige varer, der er nævnt i kulafgiftslovens § 1, stk. 1, og i gasafgiftslovens § 1, der er bestemt til anvendelse, udbydes til salg eller anvendes som motorbrændstof eller som tilsætnings- og fyldstof i motorbrændstof, betales der afgift efter den sats, der gælder for tilsvarende motorbrændstof. Af varer, der anvendes til elektricitets- og varmfremstilling på stationære motorer i kraft-varme-værker, betales der afgift efter den sats, der gælder for tilsvarende fyringsolier.

Af mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, fremgår afgiftssatsen for visse varer både ved 8 ° C, også benævnt dagtemperatur, og 15 ° C, da disse varer oftest sælges ved 15 ° C.

UDKAST

Efter mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 8, kan der af biobrændstoffer, der anvendes som motorbrændstof eller som tilsætnings- eller fyldstof i motorbrændstof, og som afsættes af virksomheder, der er registreret efter § 3, stk. 2 eller 3, betales afgift efter energiindholdet, hvis dette opgøres eller foreligger. Afgiften er 128,1 kr. pr. GJ for benzinækvivalenter (2015-niveau) og 74,6 kr. pr. GJ for dieselækvivalenter (2015-niveau)

Efter mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 9, udgør afgiften af metanol under position 2905 11 00 i EU's Kombinerede Nomenklatur, der anvendes til fremstilling af elektricitet i brændselsceller i motorkøretøjer, og som afsættes af virksomheder, der er registreret efter § 3, stk. 2 eller 3, 117,7 øre pr. liter (2015-niveau). Der ses ved afgiftsberegningen bort fra iblandet vand.

Afgiftssatserne for diesel følger således af mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, nr. 1, 3-6 og stk. 8, 2. pkt.

Afgiftssatserne i mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, er ved § 2, nr. 1, i lov nr. 683 af 11. juni 2024, om ændring af lov om kuldioxidafgift af visse energiprodukter, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om afgift af naturgas og bygas m.v., lov om afgift af stenkul, brunkul og koks m.v. og forskellige andre love affattet således:

»Der betales afgift af mineralolieprodukter m.v. Afgiftssatsen udgør følgende i 2015-niveau for:

- 1) For gas- og dieselolie, der anvendes som motorbrændstof, 165,0 øre pr. liter ved dagtemperatur og 164,0 øre pr. liter ved 15° C.
- 2) For anden gas- og dieselolie ved dagtemperatur, 103,7 øre pr. liter ved dagtemperatur og 103,1 øre pr. liter ved 15° C.
- 3) For let dieselolie (svovlindhold højst 0,05 pct.) 153,4 øre pr. liter ved dagtemperatur og 152,5 øre pr. liter ved 15° C.
- 4) For svovlfattig dieselolie (svovlindhold højst 0,005 pct.) 132,7 øre pr. liter ved dagtemperatur og 131,9 øre pr. liter ved 15° C.
- 5) For svovlfri dieselolie (svovlindhold højst 0,001 pct.) 132,7 øre pr. liter ved dagtemperatur og 131,9 øre pr. liter ved 15° C.
- 6) For svovlfri dieselolie med 6,8 pct. biobrændstoffer (svovlindhold højst 0,001 pct.) 132,0 øre pr. liter ved dagtemperatur og 131,2 øre pr. liter ved 15° C.

UDKAST

- 7) For fuelolie: 117,5 øre pr. kg.
- 8) For fyringstjære: 105,7 øre pr. kg.
- 9) For petroleum, der anvendes som motorbrændstof, 165,0 øre pr. liter ved dagtemperatur og 164,0 øre pr. liter ved 15° C.
- 10) For anden petroleum 103,7 øre pr. liter ved dagtemperatur og 103,1 øre pr. liter ved 15° C.
- 11) For blyholdig benzin 374,3 øre pr. liter ved dagtemperatur og 371,2 øre pr. liter ved 15° C.
- 12) For blyfri benzin (blyindhold højst 0,013 g pr. liter) 299,3 øre pr. liter ved dagtemperatur og 296,8 øre pr. liter ved 15° C, jf. dog nr. 13.
- 13) For blyfri benzin med 4,8 pct. biobrændstoffer (blyindhold højst 0,013 g pr. liter) 294,1 øre pr. liter ved dagtemperatur og 291,7 øre pr. liter ved 15° C. For blyfribenzin med 9,8 pct. biobrændstoffer (blyindhold højst 0,013 g pr. liter) 288,8 øre pr. liter ved dagtemperatur og 286,4 øre pr. liter ved 15 °C.
- 14) For autogas i form af LPG: 90,0 øre pr. liter.
- 15) For anden flaskegas i form af LPG, der anvendes som motorbrændstof: 165,4 øre pr. kg.
- 16) For anden flaskegas i form af LPG og gas, bortset fra LPG, der fremkommer ved raffinering af mineralsk olie i form af raffinaderigas: 136,4 øre pr. kg.
- 17) For karburatorvæske: 233,8 øre pr. liter ved dagtemperatur og 331,0 øre pr. liter ved 15° C.
- 18) For smøreolie og lign. Under positionerne 27.10, dog undtaget 27.10.19.85 og offsetprocesolier, der er omfattet af 27.10.19.99, 34.03.19, 34.03.99 og 38.19 i EU's Kombinerede Nomenklatur: 103,7 øre pr. liter ved dagtemperatur og 103,1 øre pr. liter ved 15° C.
- 19) For bioolier m.v. under position 1507-1518 i EU's Kombinerede Nomenklatur, som er bestemt til anvendelse, udbydes til salg, anvendes som brændsel til opvarmning eller anvendes til elektricitets- og varmfremstilling på stationære motorer i kraft-varme-værker: 28,9 kr. pr. GJ eller 103,7 øre pr. liter.

UDKAST

20) For metanol under position 2905 11 00 i EU's Kombinerede Nomenklatur, som er bestemt til anvendelse, udbydes til salg, anvendes som brændsel til opvarmning eller anvendes til elektricitets- og varmfremstilling på stationære motorer i kraft-varme-værker: 28,9 kr. pr. GJ eller 45,5 øre pr. liter.«

Lov nr. 683 af 11. juni 2024 træder i kraft den 1. januar 2025.

Med dette lovforslags § 13 foreslås § 2, nr. 1, i lov nr. 683 af 11. juni 2024, ophævet fra den 1. januar 2025.

Det foreslås, at mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, affattes således:

»Der betales afgift af mineralolieprodukter m.v. Afgiftssatsen udgør følgende i 2015-niveau for:

»Der betales afgift af mineralolieprodukter m.v. Afgiftssatsen udgør følgende i 2015-niveau for:

1) Gas- og dieselolie, der anvendes som motorbrændstof, 208,8 øre pr. liter ved dagtemperatur og 207,6 øre pr. liter ved 15° C.

2) Anden gas- og dieselolie ved dagtemperatur, 103,7 øre pr. liter ved dagtemperatur og 103,1 øre pr. liter ved 15° C.

3) Let dieselolie (svovlindhold højst 0,05 pct.) 197,2 øre pr. liter ved dagtemperatur og 196,0 øre pr. liter ved 15° C.

4) Svovlfattig dieselolie (svovlindhold højst 0,005 pct.) 176,5 øre pr. liter ved dagtemperatur og 175,5 øre pr. liter ved 15° C.

5) Svovlfri dieselolie (svovlindhold højst 0,001 pct.) 176,5 øre pr. liter ved dagtemperatur og 175,5 øre pr. liter ved 15° C.

6) Svovlfri dieselolie med 6,8 pct. biobrændstoffer (svovlindhold højst 0,001 pct.) 175,4 øre pr. liter ved dagtemperatur og 174,4 øre pr. liter ved 15° C.

7) Fuelolie 117,5 øre pr. kg.

8) Fyringstjære 105,7 øre pr. kg.

9) Petroleum, der anvendes som motorbrændstof, 165,0 øre pr. liter ved dagtemperatur og 164,0 øre pr. liter ved 15° C.

UDKAST

10) Anden petroleum 103,7 øre pr. liter ved dagtemperatur og 103,1 øre pr. liter ved 15° C.

11) Blyholdig benzin 374,3 øre pr. liter ved dagtemperatur og 371,2 øre pr. liter ved 15° C.

12) Blyfri benzin (blyindhold højst 0,013 g pr. liter) 299,3 øre pr. liter ved dagtemperatur og 296,8 øre pr. liter ved 15° C, jf. dog nr. 13.

13) Blyfri benzin med 4,8 pct. biobrændstoffer (blyindhold højst 0,013 g pr. liter) 294,1 øre pr. liter ved dagtemperatur og 291,7 øre pr. liter ved 15° C. For blyfri benzin med 9,8 pct. biobrændstoffer (blyindhold højst 0,013 g pr. liter) 288,8 øre pr. liter ved dagtemperatur og 286,4 øre pr. liter ved 15 °C.

14) Autogas i form af LPG 90,0 øre pr. liter.

15) Anden flaskegas i form af LPG, der anvendes som motorbrændstof 165,4 øre pr. kg.

16) Anden flaskegas i form af LPG og gas, bortset fra LPG, der fremkommer ved raffinering af mineralsk olie i form af raffinaderigas 136,4 øre pr. kg.

17) Karburatorvæske 333,8 øre pr. liter ved dagtemperatur og 331,0 øre pr. liter ved 15° C.

18) Smøreolie og lign. under positionerne 27.10, dog undtaget 27.10.19.85 og offsetprocesolier, der er omfattet af 27.10.19.99, 34.03.19, 34.03.99 og 38.19 i EU's Kombinerede Nomenklatur, 103,7 øre pr. liter ved dagtemperatur og 103,1 øre pr. liter ved 15° C.

19) Bioolier m.v. under position 1507-1518 i EU's Kombinerede Nomenklatur, som er bestemt til anvendelse, udbydes til salg, anvendes som brændsel til opvarmning eller anvendes til elektricitets- og varmfremstilling på stationære motorer i kraft-varme-værker, 28,9 kr. pr. GJ eller 103,7 øre pr. liter.

20) Metanol under position 2905 11 00 i EU's Kombinerede Nomenklatur, som er bestemt til anvendelse, udbydes til salg, anvendes som brændsel til opvarmning eller anvendes til elektricitets- og varmfremstilling på stationære motorer i kraft-varme-værker, 28,9 kr. pr. GJ eller 45,5 øre pr. liter.«

Det medfører, at satserne som vedtaget ved § 2, nr. 1, i lov nr. 683 af 11. juni 2024, vil blive videreført, dog med en forhøjelse for gas- og dieselolie. Forhøjelsen for gas- og dieselolie vil blive balanceret omkring en forhøjelse

UDKAST

af satsen i mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, nr. 6, med 50 øre pr. liter ekskl. moms (2024-niveau), hvilket er 52,0 øre pr. liter i 2025-priser. Det svarer til en forhøjelse af afgiftssatsen for dieselækvivalenter til 58,9 kr. pr. GJ (2025-priser). Forhøjelse af de andre satser for gas- og dieselolie anvendt som motorbrændstof i § 1, stk. 1, nr. 3-6, balanceres ud fra ændringen af denne sats.

Det foreslås i nr. 1, at afgiftssatsen i 2015-niveau for gas- og dieselolie, der anvendes som motorbrændstof, udgør 165,0 øre pr. liter ved dagtemperatur fra og med den 1. januar 2025, dog 164,0 øre pr. liter ved 15° C.

Den foreslåede ændring vil medføre, at mineralolieafgiftssatsen for gas- og dieselolie ved dagtemperatur reduceres fra 299,7 øre pr. liter til 208,8 øre pr. liter (2015-niveau), mens satsen ved 15° C reduceres fra 297,9 øre pr. liter til 207,6 øre pr. liter (2015-niveau) fra og med den 1. januar 2025.

Afgiftssatsen vil i forhold til satserne, der blev vedtaget med § 2, nr. 1, i lov nr. nr. 683 af 11. juni 2024, som foreslås ophævet med lovforslagets § 13, blive forhøjet med 43,8 øre pr. liter (2015-niveau).

Afgiftssatsen vil i 2025-niveau for gas- og dieselolie, der anvendes som motorbrændstof, udgøre 249,9 øre pr. liter ved dagtemperatur fra og med den 1. januar 2025, dog 248,5 øre pr. liter ved 15° C.

Afgiftssatserne vil blive reguleret efter mineralolieafgiftslovens § 32 a, jf. § 1, stk. 12.

Det foreslås i nr. 2, at afgiftssatsen i 2015-niveau for anden gas- og dieselolie udgør 103,7 øre pr. liter ved dagtemperatur fra og med den 1. januar 2025, dog 103,1 øre pr. liter ved 15° C.

Den foreslåede ændring vil medføre, at mineralolieafgiftssatsen for anden gas- og dieselolie ved dagtemperatur reduceres fra 195,5 øre pr. liter til 103,7 øre pr. liter (2015-niveau), mens satsen ved 15° C reduceres fra 194,3 øre pr. liter til 103,1 øre pr. liter (2015-niveau) fra og med den 1. januar 2025.

Afgiftssatsen vil i 2025-niveau for anden gas- og dieselolie udgøre 124,1 øre pr. liter ved dagtemperatur fra og med den 1. januar 2025, dog 123,4 øre pr. liter ved 15° C.

Afgiftssatserne vil blive reguleret efter mineralolieafgiftslovens § 32 a, jf. § 1, stk. 12.

UDKAST

Det foreslåede svarer til en videreførelse af § 2, nr. 1, i lov nr. nr. 683 af 11. juni 2024, som foreslås ophævet med lovforslagets § 13.

Det foreslås i nr. 3, at afgiftssatsen i 2015-niveau for let dieselolie (svovlindhold højst 0,05 pct.) udgør 197,2 øre pr. liter ved dagtemperatur fra og med den 1. januar 2025, dog 196,0 øre pr. liter ved 15° C.

Den foreslåede ændring vil medføre, at mineralolieafgiftssatsen for let dieselolie (svovlindhold højst 0,05 pct.) ved dagtemperatur reduceres fra 288,1 øre pr. liter til 197,2 øre pr. liter (2015-niveau), mens satsen ved 15° C reduceres fra 286,4 øre pr. liter til 196,0 øre pr. liter (2015-niveau) fra og med den 1. januar 2025.

Afgiftssatsen vil i forhold til satserne, der blev vedtaget med § 2, nr. 1, i lov nr. nr. 683 af 11. juni 2024, som foreslås ophævet med lovforslagets § 13, blive forhøjet med 43,8 øre pr. liter (2015-niveau).

Afgiftssatsen vil i 2025-niveau for let dieselolie udgøre 236,0 øre pr. liter ved dagtemperatur fra og med den 1. januar 2025, dog 234,6 øre pr. liter ved 15° C.

Afgiftssatserne vil blive reguleret efter mineralolieafgiftslovens § 32 a, jf. § 1, stk. 12.

Det foreslås i nr. 4, at afgiftssatsen i 2015-niveau for svovlfattig dieselolie (svovlindhold højst 0,005 pct.) udgør 176,5 øre pr. liter ved dagtemperatur fra og med den 1. januar 2025, dog 175,5 øre pr. liter ved 15° C.

Den foreslåede ændring vil medføre, at mineralolieafgiftssatsen for svovlfattig dieselolie (svovlindhold højst 0,005 pct.) ved dagtemperatur reduceres fra 267,4 øre pr. liter til 176,5 øre pr. liter (2015-niveau), mens satsen ved 15° C reduceres fra 265,8 øre pr. liter til 175,5 øre pr. liter (2015-niveau) fra og med den 1. januar 2025.

Afgiftssatsen vil i forhold til satserne, der blev vedtaget med § 2, nr. 1, i lov nr. nr. 683 af 11. juni 2024, som foreslås ophævet med lovforslagets § 13, blive forhøjet med 34,8 øre pr. liter (2015-niveau).

Afgiftssatsen vil i 2025-niveau for svovlfattig dieselolie udgøre 211,3 øre pr. liter ved dagtemperatur fra og med den 1. januar 2025, dog 210,1 øre pr. liter ved 15° C.

Afgiftssatsen vil blive reguleret efter mineralolieafgiftslovens § 32 a, jf. § 1, stk. 12.

UDKAST

Det foreslås i nr. 5, at afgiftssatsen i 2015-niveau for svovlfri dieselolie (svovlindhold højst 0,001 pct.) udgør 176,5 øre pr. liter ved dagtemperatur fra og med den 1. januar 2025, dog 175,5 øre pr. liter ved 15° C.

Den foreslåede ændring vil medføre, at mineralolieafgiftssatsen for svovlfri dieselolie (svovlindhold højst 0,001 pct.) ved dagtemperatur reduceres fra 267,4 øre pr. liter til 176,5 øre pr. liter (2015-niveau), mens satsen ved 15° C reduceres fra 265,8 øre pr. liter til 175,5 øre pr. liter (2015-niveau) fra og med den 1. januar 2025.

Afgiftssatsen vil i forhold til satserne, der blev vedtaget med § 2, nr. 1, i lov nr. nr. 683 af 11. juni 2024, som foreslås ophævet med lovforslagets § 13, blive forhøjet med 43,8 øre pr. liter (2015-niveau).

Afgiftssatsen vil i 2025-niveau for svovlfri dieselolie (svovlindhold højst 0,001 pct.) udgøre 211,3 øre pr. liter ved dagtemperatur fra og med den 1. januar 2025, dog 210,1 øre pr. liter ved 15° C.

Afgiftssatserne vil blive reguleret efter mineralolieafgiftslovens § 32 a, jf. § 1, stk. 12.

Det foreslås i nr. 6, at afgiftssatsen i 2015-niveau for svovlfri dieselolie med 6,8 pct. biobrændstoffer (svovlindhold højst 0,001 pct.) udgør 175,4 øre pr. liter ved dagtemperatur fra og med den 1. januar 2025, dog 174,4 øre pr. liter ved 15° C.

Den foreslåede ændring vil medføre, at mineralolieafgiftssatsen for svovlfri dieselolie med 6,8 pct. biobrændstoffer (svovlindhold højst 0,001 pct.) ved dagtemperatur reduceres fra 266,0 øre pr. liter til 175,4 øre pr. liter (2015-niveau), mens satsen ved 15° C reduceres fra 264,5 øre pr. liter til 174,4 øre pr. liter (2015-niveau) fra og med den 1. januar 2025.

Afgiftssatsen vil i forhold til satserne, der blev vedtaget med § 2, nr. 1, i lov nr. nr. 683 af 11. juni 2024, som foreslås ophævet med lovforslagets § 13, blive forhøjet med 43,4 øre pr. liter (2015-niveau).

Afgiftssatsen vil i 2025-niveau for svovlfri dieselolie med 6,8 pct. biobrændstoffer (svovlindhold højst 0,001 pct.) udgøre 210,0 øre pr. liter ved dagtemperatur fra og med den 1. januar 2025, dog 208,8 øre pr. liter ved 15° C.

Afgiftssatserne vil blive reguleret efter mineralolieafgiftslovens § 32 a, jf. § 1, stk. 12.

UDKAST

Det foreslås i nr. 7, at afgiftssatsen i 2015-niveau for fuelolie udgør 117,5 øre pr. kg fra og med den 1. januar 2025.

Den foreslåede ændring vil medføre, at mineralolieafgiftssatsen for fuelolie reduceres fra 221,5 øre pr. kg til 117,5 øre pr. kg (2015-niveau) fra og med den 1. januar 2025.

Afgiftssatsen vil i 2025-niveau for fuelolie udgøre 140,6 øre pr. kg. fra og med den 1. januar 2025.

Afgiftssatsen vil blive reguleret efter mineralolieafgiftslovens § 32 a, jf. § 1, stk. 12.

Det foreslåede svarer til en videreførelse af § 2, nr. 1, i lov nr. nr. 683 af 11. juni 2024, som foreslås ophævet med lovforslagets § 13.

Det foreslås i nr. 8, at afgiftssatsen i 2015-niveau for fyringstjære udgør 105,7 øre pr. kg fra og med den 1. januar 2025.

Den foreslåede ændring vil medføre, at mineralolieafgiftssatsen for fyringstjære reduceres fra 199,4 øre pr. kg til 105,7 øre pr. kg (2015-niveau) fra og med den 1. januar 2025.

Afgiftssatsen vil i 2025-niveau for fyringstjære udgøre 126,5 øre pr. kg. fra og med den 1. januar 2025.

Afgiftssatsen vil blive reguleret efter mineralolieafgiftslovens § 32 a, jf. § 1, stk. 12.

Det foreslåede svarer til en videreførelse af § 2, nr. 1, i lov nr. nr. 683 af 11. juni 2024, som foreslås ophævet med lovforslagets § 13.

Det foreslås i nr. 9, at afgiftssatsen i 2015-niveau for petroleum, der anvendes som motorbrændstof, udgør 165,0 øre pr. liter ved dagtemperatur fra og med den 1. januar 2025, dog 164,0 øre pr. liter ved 15° C.

Den foreslåede ændring vil medføre, at mineralolieafgiftssatsen for petroleum, der anvendes som motorbrændstof, ved dagtemperatur reduceres fra 299,7 øre pr. liter til 165,0 øre pr. liter (2015-niveau), mens satsen ved 15° C reduceres 297,9 øre pr. liter til 164,0 øre pr. liter (2015-niveau) fra og med den 1. januar 2025.

UDKAST

Afgiftssatsen vil i 2025-niveau for petroleum, der anvendes som motorbrændstof, udgøre 197,5 øre pr. liter ved dagtemperatur fra og med den 1. januar 2025, dog 196,3 øre pr. liter ved 15° C.

Afgiftssatserne vil blive reguleret efter mineralolieafgiftslovens § 32 a, jf. § 1, stk. 12.

Det foreslåede svarer til en videreførelse af § 2, nr. 1, i lov nr. nr. 683 af 11. juni 2024, som foreslås ophævet med lovforslagets § 13.

Det foreslås i nr. 10, at afgiftssatsen i 2015-niveau for anden petroleum udgør 103,7 øre pr. liter ved dagtemperatur fra og med den 1. januar 2025, dog 103,1 øre pr. liter ved 15° C.

Den foreslåede ændring vil medføre, at mineralolieafgiftssatsen for anden petroleum ved dagtemperatur reduceres fra 195,5 øre pr. liter til 103,7 øre pr. liter (2015-niveau), mens satsen ved 15° C reduceres fra 194,3 øre pr. liter til 103,1 øre pr. liter (2015-niveau) fra og med den 1. januar 2025.

Afgiftssatsen vil i 2025-niveau for anden petroleum udgøre 124,1 øre pr. liter ved dagtemperatur fra og med den 1. januar 2025, dog 123,4 øre pr. liter ved 15° C.

Afgiftssatserne vil blive reguleret efter mineralolieafgiftslovens § 32 a, jf. § 1, stk. 12.

Det foreslåede svarer til en videreførelse af § 2, nr. 1, i lov nr. nr. 683 af 11. juni 2024, som foreslås ophævet med lovforslagets § 13.

Det foreslås i nr. 11, at afgiftssatsen i 2015-niveau for blyholdig benzin (blyindhold over 0,013 g pr. liter) udgør 374,3 øre pr. liter ved dagtemperatur fra og med den 1. januar 2025, dog 371,2 øre pr. liter ved 15° C.

Den foreslåede ændring vil medføre, at mineralolieafgiftssatsen for blyholdig benzin (blyindhold over 0,013 g pr. liter) ved dagtemperatur reduceres fra 495,9 øre pr. liter til 374,3 øre pr. liter (2015-niveau), mens satsen ved 15° C reduceres fra 491,7 øre pr. liter til 371,2 øre pr. liter (2015-niveau) fra og med den 1. januar 2025.

Afgiftssatsen vil i 2025-niveau for blyholdig benzin (blyindhold over 0,013 g pr. liter), der anvendes som motorbrændstof, udgøre 448,0 øre pr. liter ved dagtemperatur fra og med den 1. januar 2025, dog 444,3 øre pr. liter ved 15° C.

UDKAST

Afgiftssatserne vil blive reguleret efter mineralolieafgiftslovens § 32 a, jf. § 1, stk. 12.

Det foreslåede svarer til en videreførelse af § 2, nr. 1, i lov nr. nr. 683 af 11. juni 2024, som foreslås ophævet med lovforslagets § 13.

Det foreslås i nr. 12, at afgiftssatsen i 2015-niveau for blyfri benzin (blyindhold højst 0,013 g pr. liter) udgør 299,3 øre pr. liter ved dagtemperatur fra og med den 1. januar 2025, dog 296,8 øre pr. liter ved 15° C, jf. dog nr. 13.

Den foreslåede ændring vil medføre, at mineralolieafgiftssatsen for blyfri benzin (blyindhold højst 0,013 g pr. liter) ved dagtemperatur reduceres fra 420,9 øre pr. liter til 299,3 øre pr. liter (2015-niveau), mens satsen ved 15° C reduceres fra 417,4 øre pr. liter til 296,8 øre pr. liter (2015-niveau) fra og med den 1. januar 2025.

Afgiftssatsen vil i 2025-niveau for blyfri benzin (blyindhold højst 0,013 g pr. liter) udgøre 358,3 øre pr. liter ved dagtemperatur fra og med den 1. januar 2025, dog 355,3 øre pr. liter ved 15° C.

Afgiftssatserne vil blive reguleret efter mineralolieafgiftslovens § 32 a, jf. § 1, stk. 12.

Det foreslåede svarer til en videreførelse af § 2, nr. 1, i lov nr. nr. 683 af 11. juni 2024, som foreslås ophævet med lovforslagets § 13.

Det foreslås i nr. 13, 1. pkt., at afgiftssatsen i 2015-niveau for blyfri benzin med 4,8 pct. biobrændstoffer (blyindhold højst 0,013 g pr. liter) udgør 294,1 øre pr. liter ved dagtemperatur fra og med den 1. januar 2025, dog 291,7 øre pr. liter ved 15° C. Det foreslås i nr. 13, 2. pkt., at afgiftssatsen i 2015-niveau for blyfri benzin med 9,8 pct. biobrændstoffer (blyindhold højst 0,013 g pr. liter) udgør 288,8 øre pr. liter ved dagtemperatur fra og med den 1. januar 2025, dog 286,4 øre pr. liter ved 15° C.

Den foreslåede ændring vil medføre, at mineralolieafgiftssatsen for blyfri benzin med 4,8 pct. biobrændstoffer (blyindhold højst 0,013 g pr. liter) ved dagtemperatur reduceres fra 413,7 øre pr. liter til 294,1 øre pr. liter (2015-niveau), mens satsen ved 15° C reduceres fra 410,4 øre pr. liter til 291,7 øre pr. liter (2015-niveau) fra og med den 1. januar 2025.

Den foreslåede ændring vil medføre, at mineralolieafgiftssatsen for blyfri benzin med 9,8 pct. biobrændstoffer (blyindhold højst 0,013 g pr. liter) ved dagtemperatur reduceres fra 406,0 øre pr. liter til 288,8 øre pr. liter (2015-

UDKAST

niveau), mens satsen ved 15° C reduceres fra 402,7 øre pr. liter til 286,4 øre pr. liter (2015-niveau) fra og med den 1. januar 2025.

Afgiftssatsen vil i 2025-niveau for blyfri benzin med 4,8 pct. biobrændstoffer (blyindhold højst 0,013 g pr. liter) udgøre 352,0 øre pr. liter ved dagtemperatur fra og med den 1. januar 2025, dog 349,2 øre pr. liter ved 15° C. Afgiftssatsen vil i 2025-niveau for blyfri benzin med 9,8 pct. biobrændstoffer (blyindhold højst 0,013 g pr. liter) udgøre 345,7 øre pr. liter ved dagtemperatur fra og med den 1. januar 2025, dog 342,8 øre pr. liter ved 15° C.

Afgiftssatserne vil blive reguleret efter mineralolieafgiftslovens § 32 a, jf. § 1, stk. 12.

Det foreslåede svarer til en videreførelse af § 2, nr. 1, i lov nr. nr. 683 af 11. juni 2024, som foreslås ophævet med lovforslagets § 13.

Det foreslås i nr. 14, at afgiftssatsen i 2015-niveau for autogas i form af LPG udgør 90,0 øre pr. liter fra og med den 1. januar 2025.

Den foreslåede ændring vil medføre, at mineralolieafgiftssatsen for autogas i form af LPG reduceres fra 181,4 øre pr. liter til 90,0 øre pr. liter (2015-niveau) fra og med den 1. januar 2025.

Afgiftssatsen vil i 2025-niveau for autogas i form af LPG udgøre 107,7 øre pr. liter fra og med den 1. januar 2025.

Afgiftssatsen vil blive reguleret efter mineralolieafgiftslovens § 32 a, jf. § 1, stk. 12.

Det foreslåede svarer til en videreførelse af § 2, nr. 1, i lov nr. nr. 683 af 11. juni 2024, som foreslås ophævet med lovforslagets § 13.

Det foreslås i nr. 15, at afgiftssatsen i 2015-niveau for anden flaskegas i form af LPG, der anvendes som motorbrændstof, udgør 165,4 øre pr. kg fra og med den 1. januar 2025.

Den foreslåede ændring vil medføre, at mineralolieafgiftssatsen for anden flaskegas i form af LPG, der anvendes som motorbrændstof, reduceres fra 333,5 øre pr. kg til 165,4 øre pr. kg (2015-niveau) fra og med den 1. januar 2025.

Afgiftssatsen vil i 2025-niveau for anden flaskegas i form af LPG udgøre 198,0 øre pr. kg. fra og med den 1. januar 2025.

UDKAST

Afgiftssatsen vil blive reguleret efter mineralolieafgiftslovens § 32 a, jf. § 1, stk. 12.

Det foreslåede svarer til en videreførelse af § 2, nr. 1, i lov nr. nr. 683 af 11. juni 2024, som foreslås ophævet med lovforslagets § 13.

Det foreslås i nr. 16, at afgiftssatsen i 2015-niveau for anden flaskegas i form af LPG og gas, bortset fra LPG, der fremkommer ved raffinering af mineralisk olie i form af raffinaderigas, udgør 136,4 øre pr. kg fra og med den 1. januar 2025.

Den foreslåede ændring vil medføre, at mineralolieafgiftssatsen for anden flaskegas i form af LPG og gas, bortset fra LPG, der fremkommer ved raffinering af mineralisk olie i form af raffinaderigas, reduceres fra 250,7 øre pr. kg til 136,4 øre pr. kg (2015-niveau) fra og med den 1. januar 2025.

Afgiftssatsen vil i 2025-niveau for anden flaskegas i form af LPG og gas, bortset fra LPG, der fremkommer ved raffinering af mineralisk olie i form af raffinaderigas, udgøre 163,3 øre pr. kg. fra og med den 1. januar 2025.

Afgiftssatsen vil blive reguleret efter mineralolieafgiftslovens § 32 a, jf. § 1, stk. 12.

Det foreslåede svarer til en videreførelse af § 2, nr. 1, i lov nr. nr. 683 af 11. juni 2024, som foreslås ophævet med lovforslagets § 13.

Det foreslås i nr. 17, at afgiftssatsen i 2015-niveau for karburatorvæske udgør 333,8 øre pr. liter ved dagtemperatur fra og med den 1. januar 2025, dog 331,0 øre pr. liter ved 15° C.

Den foreslåede ændring vil medføre, at mineralolieafgiftssatsen for karburatorvæske ved dagtemperatur reduceres fra 469,4 øre pr. liter til 232,8 øre pr. liter (2015-niveau), mens satsen ved 15° C reduceres fra 465,5 øre pr. liter til 331,0 øre pr. liter (2015-niveau) fra og med den 1. januar 2025.

Afgiftssatsen vil i 2025-niveau for karburatorvæske udgøre 399,6 øre pr. liter ved dagtemperatur fra og med den 1. januar 2025, dog 296,2 øre pr. liter ved 15° C.

Afgiftssatsen for karburatorvæske har tidligere været angivet ved liter i dagtemperatur og i kg ved 15° C. Det har dog været en fejl, at angivelse fremgik i kg ved 15° C. Dette rettes hermed.

UDKAST

Afgiftssatserne vil blive reguleret efter mineralolieafgiftslovens § 32 a, jf. § 1, stk. 12.

Det foreslåede svarer til en videreførelse af § 2, nr. 1, i lov nr. 683 af 11. juni 2024, som foreslås ophævet med lovforslagets § 13.

Det foreslås i nr. 18, at afgiftssatsen i 2015-niveau for smøreolie og lign. Under positionerne 27.10, dog undtaget 27.10.19.85 og offsetprocesolier, der er omfattet af 27.10.19.99, 34.03.19, 34.03.99 og 38.19 i EU's Kombinerede Nomenklatur udgør 103,7 øre pr. liter ved dagtemperatur fra og med den 1. januar 2025, dog 103,1 øre pr. liter ved 15.

Den foreslåede ændring vil medføre, at mineralolieafgiftssatsen for smøreolie og lign. under positionerne 27.10, dog undtaget 27.10.19.85 og offsetprocesolier, der er omfattet af 27.10.19.99, 34.03.19, 34.03.99 og 38.19 i EU's Kombinerede Nomenklatur, ved dagtemperatur reduceres fra 195,5 øre pr. liter til 103,7 øre pr. liter (2015-niveau), mens satsen ved 15° C reduceres fra 194,3 øre pr. liter til 103,1 øre pr. liter (2015-niveau) fra og med den 1. januar 2025.

Afgiftssatsen vil i 2025-niveau for smøreolie og lign. under positionerne 27.10, dog undtaget 27.10.19.85 og offsetprocesolier, der er omfattet af 27.10.19.99, 34.03.19, 34.03.99 og 38.19 i EU's Kombinerede Nomenklatur, udgøre 124,1 øre pr. liter ved dagtemperatur fra og med den 1. januar 2025, dog 123,4 øre pr. liter ved 15° C.

Afgiftssatserne vil blive reguleret efter mineralolieafgiftslovens § 32 a, jf. § 1, stk. 12.

Det foreslåede svarer til en videreførelse af § 2, nr. 1, i lov nr. 683 af 11. juni 2024, som foreslås ophævet med lovforslagets § 13.

Det foreslås i nr. 19, at afgiftssatsen i 2015-niveau for bioolier m.v. under position 1507-1518 i EU's Kombinerede Nomenklatur, som er bestemt til anvendelse, udbydes til salg, anvendes som brændsel til opvarmning eller anvendes til elektricitets- og varmfremstilling på stationære motorer i kraft-varme-værker, udgør 28,9 kr. pr. GJ eller 103,7 øre pr. liter fra og med den 1. januar 2025.

Den foreslåede ændring vil medføre, at mineralolieafgiftssatsen for bioolier m.v. under position 1507-1518 i EU's Kombinerede Nomenklatur, som er bestemt til anvendelse, udbydes til salg, anvendes som brændsel til opvarm-

UDKAST

ning eller anvendes til elektricitets- og varmfremstilling på stationære motorer i kraft-varme-værker, reduceres fra 54,5 kr. pr. GJ eller 195,5 øre pr. liter til 28,9 kr. pr. GJ eller 103,7 øre pr. liter (2015-niveau) fra og med den 1. januar 2025.

Afgiftssatsen vil i 2025-niveau for bioolier m.v. under position 1507-1518 i EU's Kombinerede Nomenklatur, som er bestemt til anvendelse, udbydes til salg, anvendes som brændsel til opvarmning eller anvendes til elektricitets- og varmfremstilling på stationære motorer i kraft-varme-værker, udgøre 34,6 kr./GJ eller 124,1 kr./GJ fra og med den 1. januar 2025.

Afgiftssatserne vil blive reguleret efter mineralolieafgiftslovens § 32 a, jf. § 1, stk. 12.

Det foreslåede svarer til en videreførelse af § 2, nr. 1, i lov nr. 683 af 11. juni 2024, som foreslås ophævet med lovforslagets § 13.

Det foreslås i nr. 20, at afgiftssatsen i 2015-niveau for metanol under position 2905 11 00 i EU's Kombinerede Nomenklatur, som er bestemt til anvendelse, udbydes til salg, anvendes som brændsel til opvarmning eller anvendes til elektricitets- og varmfremstilling på stationære motorer i kraft-varme-værker, udgør 28,9 kr. pr. GJ eller 45,5 øre pr. liter fra og med den 1. januar 2025.

Den foreslåede ændring vil medføre, at mineralolieafgiftssatsen for metanol under position 2905 11 00 i EU's Kombinerede Nomenklatur, som er bestemt til anvendelse, udbydes til salg, anvendes som brændsel til opvarmning eller anvendes til elektricitets- og varmfremstilling på stationære motorer i kraft-varme-værker, reduceres fra 54,5 kr. pr. GJ eller 86,0 øre pr. liter til 28,9 kr. pr. GJ eller 45,5 øre pr. liter (2015-niveau) fra og med den 1. januar 2025.

Afgiftssatsen vil i 2025-niveau for metanol under position 2905 11 00 i EU's Kombinerede Nomenklatur, som er bestemt til anvendelse, udbydes til salg, anvendes som brændsel til opvarmning eller anvendes til elektricitets- og varmfremstilling på stationære motorer i kraft-varme-værker, udgøre 34,6 kr./GJ eller 54,5 øre pr. liter fra og med den 1. januar 2025.

Afgiftssatserne vil blive reguleret efter mineralolieafgiftslovens § 32 a, jf. § 1, stk. 12.

Det foreslåede svarer til en videreførelse af § 2, nr. 1, i lov nr. 683 af 11. juni 2024, som foreslås ophævet med lovforslagets § 13.

UDKAST

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 2

Efter mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 8, 2. pkt., kan der af biobrændstoffer, der anvendes som motorbrændstof eller som tilsætnings- eller fyldstof i motorbrændstof, og som afsættes af virksomheder, der er registreret efter § 3, stk. 2 eller 3, betales afgift efter energiindholdet, hvis dette opgøres eller foreligger.

Afgiften udgør 128,1 kr. pr. GJ for benzinækvivalenter (2015-niveau) og 74,6 kr. pr. GJ for dieselækvivalenter (2015-niveau). Afgiften indekseres efter § 32 a, jf. § 1, stk. 12. Det svarer til en afgift på 136,9 kr. pr. GJ for benzinækvivalenter (2023-niveau) og 79,7 kr. pr. GJ for dieselækvivalenter (2023-niveau).

Ækvivalenssatserne i § 1, stk. 8, er balanceret efter afgiftssatsen pr. GJ for benzin og diesel i § 1, stk. 1.

Afgiftssatserne i mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 8, er ved § 2, nr. 3, i lov nr. 683 af 11. juni 2024, om ændring af lov om kuldioxidafgift af visse energiprodukter, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om afgift af naturgas og bygas m.v., lov om afgift af stenkul, brunkul og koks m.v. og forskellige andre love ændret til 91,1 kr. pr. GJ for benzin-ækvivalenter (2015-niveau) og 37,0 kr. pr. GJ for dieselækvivalenter (2015-niveau).

Lov nr. 683 af 11. juni 2024 træder i kraft den 1. januar 2025.

Med lovforslagets § 2, nr. 1, foreslås satserne i mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, ændret.

Med lovforslagets § 13 foreslås § 2, nr. 1, i lov nr. 683 af 11. juni 2024 ophævet fra den 1. januar 2025.

Det foreslås i mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 8, 2. pkt., at ændre »128,1 kr. pr. GJ for benzinækvivalenter (2015-niveau) og 74,6 kr. pr. GJ for dieselækvivalenter (2015-niveau)« til: »91,1 kr. pr. GJ for benzin-ækvivalenter (2015-niveau) og 37,0 kr. pr. GJ for dieselækvivalenter (2015-niveau)«.

Det medfører, at satsen for benzinækvivalenter som vedtaget ved § 2, nr. 1, i lov nr. 683 af 11. juni 2024 vil blive videreført, mens satsen for dieselækvivalenter forhøjes i sammenhæng med det foreslåede § 2, nr. 1.

UDKAST

Den foreslåede ændring vil medføre, at mineralolieafgiftssatsen for benzinækvivalenter, der anvendes som motorbrændstof eller som tilsætnings- eller fyldstof i motorbrændstof, der opfylder kravene i § 1, stk. 8, reduceres fra 128,1 kr. pr. GJ til 91,1 kr. pr. GJ (2015-niveau).

Den foreslåede ændring vil medføre, at mineralolieafgiftssatsen for dieselækvivalenter, der anvendes som motorbrændstof eller som tilsætnings- eller fyldstof i motorbrændstof, der opfylder kravene i § 1, stk. 8, nedsættes fra 74,6 kr. pr. GJ til 49,2 kr. pr. GJ (2015-niveau).

Med § 2, nr. 3, i lov nr. 683 af 11. juni 2024, der foreslås ophævet med lovforslagets § 13 blev afgiftssatsen for dieselækvivalenter nedsat til 37,0 kr. pr. GJ (2015-niveau). I forhold til nedsættelsen af afgiften i lov nr. 683 af 11. juni 2024 er der dermed tale om en forhøjelse af afgiften for dieselækvivalenter på 12,2 kr. pr. GJ.

Satserne er fastsat således, at afgiftssatsen for biobrændstoffet er balanceret om en sats på 91,1 kr. pr. GJ for benzinækvivalenter og 49,2 kr. pr. GJ for dieselækvivalenter, hvilket svarer til afgiftssatsen i GJ for benzin og diesel i § 1, stk. 1, der foreslås ændret i lovforslaget § 2, nr. 1.

Afgiftssatsen vil i 2025-niveau for benzinækvivalenter udgøre 109 kr. pr. GJ og for dieselækvivalenter 58,9 kr. pr. GJ fra og med den 1. januar 2025.

Afgiftssatsen vil blive reguleret efter mineralolieafgiftslovens § 32 a, jf. § 1, stk. 12.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 3

Mineralolieafgiftslovens § 15, stk. 1 og 2, regulerer transport af varer under afgiftssuspensionsordningen inden for EU. Med cirkulationsdirektivet blev det i dansk ret implementeret, at transporten af varer under afgiftssuspensionsordningen også ville kunne ske til udgangstoldstedet, som er afgangstoldsted for proceduren af ekstern forsendelse.

Efter mineralolieafgiftslovens § 15, stk. 3, kan Skatteforvaltningen, når importen efter bestemmelsens stk. 1 og 2 finder sted uden for et afgiftsoplag, anmode klarereren eller enhver anden person, som direkte eller indirekte har været involveret i opfyldelsen af toldformaliteter i overensstemmelse med

artikel 15 i forordning (EU) nr. 952/2013, om at dokumentere, at de importerede varer er bestemt til at blive forsendt her fra landet til et andet EU-land.

Det betyder, at Skatteforvaltningen kan anmode om dokumentation for, at de importerede varer bliver sendt her fra landet som importmedlemsstat og videre til en anden medlemsstat. Skatteforvaltningen kan anmode klarereren eller enhver anden person, der direkte eller indirekte har været involveret i transporten, om dokumentationen.

Efter mineralolieafgiftslovens § 15, stk. 6, kan skatteministeren fastsætte de nærmere regler for de administrative procedurer, som virksomheder og personer skal anvende ved transport af varer under afgiftssuspensionsordningen for EU, og kravene til dokumentation efter mineralolieafgiftslovens § 15, stk. 3. De nærmere regler er fastsat i mineralolieafgiftsbekendtgørelsen.

Det foreslås, at mineralolieafgiftslovens § 15, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Ved transport af varer fra importstedet under afgiftssuspensionsordningen efter stk. 1 og 2, skal klarereren eller enhver anden person, som direkte eller indirekte har været involveret i opfyldelsen af toldformaliteter i overensstemmelse med artikel 15 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 om EU-toldkodeksen forsyne told- og skatteforvaltningen med de fornødne oplysninger og dokumentation.«

Med lovforslagets § 2, nr. 3, foreslås skatteministerens bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om administrative procedurer udvidet til at omfatte forhold nævnt i cirkulationsdirektivets artikel 16, stk. 2, litra a, b og c.

Nyaffattelsen af § 15, stk. 3, medfører, at cirkulationsdirektivets artikel 16, stk. 2, litra c, implementeres i mineralolieafgiftsbekendtgørelsen fremfor i mineralolieafgiftslovens § 15, stk. 3, hvor bestemmelsen i dag er implementeret. Det betyder, at cirkulationsdirektivets artikel 16, stk. 2, litra a, b og c, om oplysninger og dokumentation ved transport af varer fra importstedet under afgiftssuspensionsordningen efter § 15, stk. 1 og 2, vil blive udmøntet samlet i mineralolieafgiftsbekendtgørelsen.

Til nr. 4

UDKAST

Efter mineralolieafgiftslovens § 15, stk. 6, kan skatteministeren fastsætte de nærmere regler for de administrative procedurer, som virksomheder og personer skal anvende ved transport af varer under afgiftssuspensionsordningen for EU, og kravene til dokumentation efter mineralolieafgiftslovens § 15, stk. 3.

Mineralolieafgiftslovens § 15, stk. 6, er udmøntet i mineralolieafgiftsbekendtgørelsen hvor de procedurer, dokumenter m.v., som virksomhederne skal anvende ved transporter under afgiftssuspensionen, er reguleret.

Det foreslås i mineralolieafgiftslovens § 15, stk. 6, at efter »kravene til« indsættes: »oplysninger og«.

Med lovforslagets § 2, nr. 4, foreslås skatteministerens bemyndigelse i § 15, stk. 6, udvidet. Det medfører, at skatteministeren tillige vil kunne fastsætte regler for oplysninger og dokumentation efter stk. 3.

Med udvidelsen af § 15, stk. 6, fastsættes der en hjemmel til ved bekendtgørelse at fastsætte, hvilke oplysninger Skatteforvaltningen skal forsynes med ved transport af varer fra importstedet under afgiftssuspensionsordningen efter § 15, stk. 1 og 2.

Skatteministeren vil dermed kunne fastsætte de nærmere regler for de administrative procedurer, som virksomheder og personer skal anvende ved transport af varer under afgiftssuspensionsordningen inden for EU, samt dokumentation og oplysninger efter § 15, stk. 3, herunder oplysninger om de unikke afgiftsnumre, som identificerer den registrerede afsender og varemottageren, i overensstemmelse med cirkulationsdirektivets artikel 16, stk. 2, litra a og b, samt dokumentation for, at de importerede varer bliver sendt her fra landet som importmedlemsstat og videre til en anden medlemsstat i overensstemmelse med cirkulationsdirektivets artikel 16, stk. 2, litra c.

Den foreslåede udvidelse af mineralolieafgiftslovens § 15, stk. 6, medfører, at mineralolieafgiftsloven vil være i overensstemmelse med cirkulationsdirektivets artikel 16, stk. 2, litra a-c.

Til § 3

Til nr. 1

Det fremgår af vægtafgiftslovens § 1, stk. 1, at der svares afgift til statskassen efter denne lov af køretøjer som oplistet i stk. 1, nr. 1-6, hvis køretøjet

UDKAST

skal registreres i Køretøjsregisteret efter lov om registrering af køretøjer, bortset fra køretøjer som nævnt i stk. 2 eller køretøjer, der registreres på grænse nummerplader eller prøvemærker.

Det foreslås, at der i vægtafgiftslovens § 1, stk. 1 indsættes », herunder til-læg,« efter »der svares afgift«.

Med den foreslåede ændring præciseres det, at der også opkræves partikel-udligningstillæg jf. § 2 a, stk. 1, og privatbenyttelsestillæg jf. § 2 b, stk. 1 således som det også fremgår af § 2 a, stk. 1 og § 2 b, stk. 1.

Det svarer til, hvad der gælder efter brændstofforbrugsafgiftsloven. Den fo-reslåede præcisering skal ses i sammenhæng med de foreslåede ændringer i § 3, nr. 9-11.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.14 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 2

Det følger af vægtafgiftslovens § 3, stk. 1, at der for personmotorkøretøjer og af påhængs- og sættevogne til personbefordring svares afgift af egenvæg-ten efter de i bestemmelsen angivne satser. Af campingvogne svares afgift med 32 pct. af satserne for vægtafgift, men ikke udligningsafgift. Der svares afgift af sættevogne som for påhængsvogne.

Satserne for afgift, der svares efter vægtafgiftsloven § 3, stk. 1, følger af tabellen i § 3, stk. 1, og er som følgende:

A. Personmotorkøretøjer bortset fra busser (rute- og turistbiler m.m.) og hy-revogne. Påhængs- og sættevogne til personbefordring. Afgift pr. køretøj pr. 6 måneder, hvor andet ikke fremgår.	Vægtafgift kroner	Udlig- nings- afgift kroner
I. Egenvægt indtil 600 kg		
Motorcykler pr. 12 måneder	730	550
Andre personmotorkøretøjer pr. 6 måneder	1.060	800
II. Egenvægt 601-800 kg	1.290	980
III. Egenvægt 801-1.100 kg	1.760	1.300
IV. Egenvægt 1.101-1.300 kg	2.340	1.650
V. Egenvægt 1.301-1.500 kg		
Pr. 6 måneder	3.050	
Pr. 3 måneder	1.550	1.060
VI. Egenvægt 1.501-2.000 kg		

UDKAST

Pr. 6 måneder	4.200	
Pr. 3 måneder	2.110	1.410
VII. Egenvægt over 2.000 kg		
Afgift pr. 100 kg egenvægt pr. 3 måneder	120	80

B. Busser, turistbiler og lign. Med højst to aksler, se § 15, stk. 1, nr. 6 (Rutebiler, se § 15, stk. 1, nr. 6) Afgift pr. køretøj pr. 12 måneder	Vægtafgift kroner	Udligningsafgift kroner
I. Egenvægt indtil 1.300 kg	450	1.130
II. Egenvægt 1.301-1.500 kg	585	1.160
III. Egenvægt 1.501-2.000 kg	810	1.230
IV. Egenvægt 2.001-3.000 kg	900	1.230
V. Egenvægt 3.001-4.000 kg	1.440	1.230
VI. Egenvægt 4.001-5.000 kg	1.920	1.230
VII. Egenvægt 5.001-6.000 kg	2.400	1.230
VIII. Egenvægt 6.001-7.000 kg	3.120	1.230
IX. Egenvægt 7.001-8.000 kg	3.640	1.230
X. Egenvægt 8.001-9.000 kg	4.160	1.230
XI. Egenvægt over 9.000 kg		
Afgift pr. 100 kg egenvægt	50	14

C. Busser, turistbiler og lign. Med mere end to aksler	Vægtafgift kroner	Udligningsafgift kroner
Afgift pr. 100 kg egenvægt pr. 12 måneder	36	10

D. Personbiler med tilladelse til erhvervsmæssig persontransport (Ambulancer, se § 15, stk. 1, nr. 5) Afgift pr. køretøj pr. 12 måneder	Udligningsafgift kroner
I. Egenvægt indtil 800 kg	2.500
II. Egenvægt 801-1.100 kg	3.100
III. Egenvægt 1.101-1.300 kg	3.670
IV. Egenvægt 1.301-1.500 kg	4.020
V. Egenvægt 1.501-2.000 kg	4.440
VI. Egenvægt over 2.000 kg	5.320

UDKAST

Der betales en periodisk vægtafgift for motorkøretøjer, traktorer, påhængsvogne, sættevogne til personbefordring og påhængsredskaber, herunder campingvogne, busser, rute- og turistbiler, hyrevogne og personbiler med tilladelse til erhvervsmæssig persontransport.

Loven gælder for personbiler indregistreret før den 1. juli 1997 og varebiler indregistreret før den 18. marts 2009. Afgiften er for personbiler gradueret efter bilens vægt, og for vare- og lastbiler gradueret efter bilens tilladte totalvægt.

Det foreslås, at nyaffatte tabellen i vægtafgiftslovens § 3, stk. 1, således:

»

A. Personmotorkøretøjer bortset fra busser (rute- og turistbiler m.m.) og hyrevogne. Påhængs- og sættevogne til personbefordring. Afgift pr. køretøj pr. 6 måneder, hvor andet ikke fremgår.	Vægtafgift kroner	Udligningsafgift kroner
I. Egenvægt indtil 600 kg		
Motorcykler pr. 12 måneder	860	660
Andre personmotorkøretøjer pr. 6 måneder	1.240	970
II. Egenvægt 601-800 kg	1.510	1.180
III. Egenvægt 801-1.100 kg	1.510	1.570
IV. Egenvægt 1.101-1.300 kg	2.740	1.990
V. Egenvægt 1.301-1.500 kg		
Pr. 6 måneder	3.570	
Pr. 3 måneder	1.820	1.280
VI. Egenvægt 1.501-2.000 kg		
Pr. 6 måneder	4.910	
Pr. 3 måneder	2.470	1.700
VII. Egenvægt over 2.000 kg		
Afgift pr. 100 kg egenvægt pr. 3 måneder	150	100
<hr/>		
B. Busser, turistbiler og lign. Med højst to aksler, se § 15, stk. 1, nr. 6 (Rutebiler, se § 15, stk. 1, nr. 6) Afgift pr. køretøj pr. 12 måneder	Vægtafgift kroner	Udligningsafgift kroner
I. Egenvægt indtil 1.300 kg	450	1.130
II. Egenvægt 1.301-1.500 kg	585	1.160
III. Egenvægt 1.501-2.000 kg	810	1.230
IV. Egenvægt 2.001-3.000 kg	900	1.230

UDKAST

V. Egenvægt 3.001-4.000 kg	1.440	1.230
VI. Egenvægt 4.001-5.000 kg	1.920	1.230
VII. Egenvægt 5.001-6.000 kg	2.400	1.230
VIII. Egenvægt 6.001-7.000 kg	3.120	1.230
IX. Egenvægt 7.001-8.000 kg	3.640	1.230
X. Egenvægt 8.001-9.000 kg	4.160	1.230
XI. Egenvægt over 9.000 kg		
Afgift pr. 100 kg egenvægt	50	14

	Vægtafgift kroner	Udligningsaf- gift kroner
C. Busser, turistbiler og lign. Med mere end to aksler		
Afgift pr. 100 kg egenvægt pr. 12 måneder	36	10

	Udligningsaf- gift kroner
D. Personbiler med tilladelse til erhvervsmæssig persontransport (Ambulancer, se § 15, stk. 1, nr. 5) Afgift pr. køretøj pr. 12 måneder	
I. Egenvægt indtil 800 kg	3.020
II. Egenvægt 801-1.100 kg	3.740
III. Egenvægt 1.101-1.300 kg	4.430
IV. Egenvægt 1.301-1.500 kg	4.850
V. Egenvægt 1.501-2.000 kg	5.360
VI. Egenvægt over 2.000 kg	6.420

«

Det foreslåede har til formål at ændre i satserne, så de bliver indekseret til 2024-tal.

Den foreslåede indeksering skal ses i sammenhæng med ændringen i lovforslagets § 3, nr. 4.

Der henvises øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 3

Det følger af vægtafgiftslovens § 3, stk. 4, at den 15. februar 2021 forhøjes de i stk. 1 under A og D angivne beløb for udligningsafgift med 20,7 pct. De beløb, der fremkommer ved procentreguleringen, afrundes til nærmeste

UDKAST

hele kronebeløb, der er deleligt med ti. De således forhøjede beløb for udligningsafgift i stk. 1 under A og D opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes den 15. februar 2021 eller senere.

Det foreslås, at vægtafgiftslovens § 3, *stk. 4* ophæves, og at der i stedet indsættes: »*Stk. 4.* For kalenderårene 2025 og 2026 nedsættes de i stk. 1 angivne beløb for udligningsafgift med 30 pct. Fra og med kalenderåret 2027 nedsættes de i stk. 1. angivne beløb med 21 pct. De beløb, der fremkommer ved procentreguleringerne efter 1 og 2. pkt., afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. De således nedsatte beløb for udligningsafgift i stk. 1 opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes efter nedsættelsen.«

Det foreslås at satserne for udligningsafgift nedsættes med 30 pct. i forhold til de satser, der fremgår under A-D angivne beløb i kalenderårene 2025 og 2026, mens de i A-D angivne beløb nedsættes med 21 pct. i 2027.

Formålet med ændringen er at gennemføre den i Aftale om deludmøntningen af Grøn Fond af 15. april 2024 aftalte midlertidige lempelse af udligningsafgiften i perioden 2025-2026. Det følger af aftalen, at afgiften at der afsættes 150 mio. kr. årligt i 2025-2026 til en midlertidig lempelse af udligningsafgiften.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 4

Efter gældende ret gælder der særlige regler for betalingen af vægtafgift for køretøjer, som er omfattet af vejbenyttelsesafgiftsloven.

Køretøjer, der er afgiftspligtige efter vejbenyttelsesafgiftsloven, betaler en anden sats i vægtafgiftsloven, end de køretøjer, der ikke er afgiftspligtige efter vejbenyttelsesafgiftsloven.

Det foreslås i vægtafgiftslovens § 4, *stk. 1*, og § 4 a, *stk. 1 og 2*, at ændre »lov om afgift af vejbenyttelse« til: »lov om vejafgift«.

Der er tale om en konsekvensændring som følge af, at lov om afgift af vejbenyttelse ophæves fra den 1. januar 2025, og at lov om vejafgift vil være gældende fra den 1. januar 2025.

UDKAST

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.15 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 5

Det følger af vægtafgiftslovens § 4, at der af vare- og lastmotorkøretøjer, der ikke er afgiftspligtige efter vejbenyttelsesafgiftsloven, af påhængsvogne til godstransport og af registreringspligtige påhængsredskaber bortset fra campingvogne og af registreringspligtige motorredskaber, som er indrettet til godstransport, svares afgift af køretøjernes tilladte totalvægt efter nedenstående satser. Afgiften af motorkøretøjer, der registreres som trækraft for sættevogne til godstransport, forhøjes som fastsat i stk. 6. Afgiften af de nævnte påhængsredskaber beregnes efter satserne for påhængsvogne. Afgiften af de nævnte motorredskaber beregnes efter satserne for vare- og lastmotorkøretøjer. Der betales ikke afgift af påhængskøretøjer til godstransport, der har en tilladt totalvægt over 3.500 kg.

Satserne, der henvises til i ovenstående, følger af tabellen i vægtafgiftslovens § 4, stk. 1, og er som følgende:

	Vægtafgift		Udlignings- afgift	Tillæg for privat anvendelse	
	Motor- køretøj kroner	På- hængs- køretøj kroner	Motorkøretøj kroner	Motorkøretøjer regi- streret første gang til og med den 24. april 2007 kroner	Motorkøretøjer regi- streret første gang den 25. april 2007 eller se- nere kroner
Motorcykler					
I. med vareside- vogn	330	-	130		
II. <i>Vare- og lastbiler m.v., der ikke er afgiftspligtige efter lov om vejafgift, og visse påhængskøretøjer</i>					
A. <i>Motor- og påhængskøretøjer m.v. indtil 4.000 kg tilladt totalvægt</i>					
Totalvægt indtil 500 kg	1.060	-	600	1.120	6.250
Totalvægt 501- 1.000 kg	1.360	150	860	1.120	6.250
Totalvægt 1.001-2.000 kg	2.250	290	1.170	1.120	6.250
Totalvægt 2.001-2.500 kg	3.890	360	1.460	6.250	6.250

UDKAST

Totalvægt 2.501-3.000 kg	4.660	460	1.660	6.250	6.250
Totalvægt 3.001-4.000 kg	5.450	660	2.270	6.250	18.560
Afgiften er angivet pr. køretøj pr. 12 måneder	Vægtafgift		Udligningsafgift		
	Motor- køretøj kroner	Påhængskøre- tøj kroner	Motorkøretøj kroner	Påhængskøretøj kroner	

B. Motor- og påhængskøretøjer m.v. over 4.000 kg tilladt totalvægt

a) Med højst to aksler

Totalvægt 4.001-5.000 kg	2.052	552	1.150	200
Totalvægt 5.001-6.000 kg	2.052	672	1.150	250
Totalvægt 6.001-7.000 kg	2.052	825	1.150	300
Totalvægt 7.001-8.000 kg	2.052	988	1.150	400
Totalvægt 8.001-9.000 kg	2.052	1.161	1.150	450
Totalvægt 9.001-10.000 kg	2.052	1.344	1.150	550
Totalvægt 10.001- 11.000 kg	2.279	1.537	1.150	650
Totalvægt 11.001- 12.000 kg	2.610	1.740	1.150	750
Totalvægt 12.001- 13.000 kg	3.087	1.953	1.150	850
Totalvægt 13.001- 14.000 kg	3.604	2.176	1.150	1.000
Totalvægt 14.001- 15.000 kg	4.161	2.628	1.150	1.100
Totalvægt over 15.000 kg				
Afgift pr. 200 kg total- vægt	60	40	16	16

UDKAST

b) Med mere end to aksler

Totalvægt indtil 18.000 kg

Afgift pr. 200 kg totalvægt	32	20	11	12
-----------------------------	----	----	----	----

Totalvægt 18.001-19.000 kg	3.069	1.953	1.150	1.100
----------------------------	-------	-------	-------	-------

Totalvægt 19.001-20.000 kg	3.332	2.156	1.150	1.200
----------------------------	-------	-------	-------	-------

Totalvægt over 20.000 kg

Afgift pr. 200 kg totalvægt	36	24	13	13
-----------------------------	----	----	----	----

Det foreslås, at nyaffatte tabellen i vægtafgiftslovens § 4, stk. 1 således:

»

	Vægtafgift		Udligningsafgift	Tillæg for privat anvendelse	
	Motor-køretøj kroner	Påhængskøretøj kroner	Motor-køretøj kroner	Motor-køretøjer registreret første gang til og med den 24. april 2007 kroner	Motor-køretøjer registreret første gang den 25. april 2007 eller senere kroner

I. Motorcykler med va-residevogn	440	-	140		
----------------------------------	-----	---	-----	--	--

II. *Vare- og lastbiler m.v., der ikke er afgiftspligtige efter lov om vejafgift, og visse påhængskøretøjer*

A. *Motor- og påhængskøretøjer m.v. indtil 4.000 kg tilladt totalvægt*

Totalvægt indtil 500 kg	1.240	-	720	1.120	6.250
-------------------------	-------	---	-----	-------	-------

Totalvægt 501-1.000 kg	1.590	180	1.040	1.120	6.250
------------------------	-------	-----	-------	-------	-------

Totalvægt 1.001-2.000 kg	2.630	340	1.410	1.120	6.250
--------------------------	-------	-----	-------	-------	-------

UDKAST

Totalvægt 2.001-2.500 kg	4.550	430	1.760	6.250	6.250
Totalvægt 2.501-3.000 kg	5.450	540	2.000	6.250	6.250
Totalvægt 3.001-4.000 kg	5.450	660	2.270	6.250	18.560

Afgiften er angivet pr. køretøj pr. 12 måneder	Vægtafgift		Udligningsafgift	
	Motorkøretøj kroner	Påhængskøretøj kroner	Motorkøretøj kroner	Påhængskøretøj kroner

B. Motor- og påhængskøretøjer m.v. over 4.000 kg tilladt totalvægt

a) Med højst to aksler

Totalvægt 4.001-5.000 kg	2.052	552	1.150	200
Totalvægt 5.001-6.000 kg	2.052	672	1.150	250
Totalvægt 6.001-7.000 kg	2.052	825	1.150	300
Totalvægt 7.001-8.000 kg	2.052	988	1.150	400
Totalvægt 8.001-9.000 kg	2.052	1.161	1.150	450
Totalvægt 9.001-10.000 kg	2.052	1.344	1.150	550
Totalvægt 10.001-11.000 kg	2.279	1.537	1.150	650
Totalvægt 11.001-12.000 kg	2.610	1.740	1.150	750
Totalvægt 12.001-13.000 kg	3.087	1.953	1.150	850
Totalvægt 13.001-14.000 kg	3.604	2.176	1.150	1.000
Totalvægt 14.001-15.000 kg	4.161	2.628	1.150	1.100
Totalvægt over 15.000 kg				
Afgift pr. 200 kg totalvægt	60	40	16	16

b) Med mere end to aksler

Totalvægt indtil 18.000 kg				
Afgift pr. 200 kg totalvægt	32	20	11	12
Totalvægt 18.001-19.000 kg	3.069	1.953	1.150	1.100
Totalvægt 19.001-20.000 kg	3.332	2.156	1.150	1.200
Totalvægt over 20.000 kg				
Afgift pr. 200 kg totalvægt	36	24	13	13

«

UDKAST

Det foreslåede har til formål at ændre i satserne, så de bliver indekseret til 2024-tal.

Den foreslåede indeksering skal ses i sammenhæng med ændringen i lovforslagets § 3, nr. 4.

Der i øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 6

Det følger af vægtafgiftslovens § 4, stk. 4, at den 15. februar 2021 forhøjes de i stk. 1 under I og II, A, angivne beløb for udligningsafgift med 20,7 pct. De beløb, der fremkommer ved procentreguleringen, afrundes til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. De således forhøjede beløb for udligningsafgift i stk. 1 under I og II, A, opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes den 15. februar 2021 eller senere.

Det foreslås, at vægtafgiftslovens § 4, stk. 4, nyaffattes på følgende måde: » For kalenderårene 2025 og 2026 nedsættes de i stk. 1 angivne beløb for udligningsafgift med 30 pct. For kalenderåret 2027 og frem nedsættes de i stk. 1 angivne beløb med 21 pct. De beløb, der fremkommer ved procentreguleringerne efter 1. og 2. pkt., afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. De således nedsatte beløb for udligningsafgift i stk. 1 opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes efter nedsættelsen.«

Det foreslås dermed at satserne for udligningsafgift nedsættes med 30 pct. i forhold til de satser, der fremgår af stk. 1 i kalenderårene 2025 og 2026, mens de i stk. 1 angivne beløb nedsættes med 21 pct. i 2027.

Formålet med ændringen er at gennemføre den i Aftale om deludmøntningen af Grøn Fond af 15. april 2024 aftalte midlertidige lempelse af udligningsafgiften i perioden 2025-2026. Det følger af aftalen, at der afsættes 150 mio. kr. årligt i 2025-2026 til en midlertidig lempelse af udligningsafgiften.

Til nr. 7

Det fremgår af vægtafgiftslovens § 4, stk. 8, 1. pkt., at for biler med en tilladt totalvægt på indtil 4 t omfattet af stk. 1, II, A, eller brændstofforbrugsaf-

UDKAST

giftslovens § 1, stk. 2, der ikke er registreret til hel eller delvis privat benyttelse, kan Skatteforvaltningen tillade, at der for privat benyttelse af køretøjet betales en afgift på 185 kr. pr. dag, hvor køretøjet anvendes privat i indtil 20 dage pr. kalenderår. Det fremgår af vægtafgiftslovens § 4, stk. 8, 2. pkt., at der udstedes bevis for betalingen, som skal medbringes under kørsel med bilen den pågældende dag og på forlangende forevises politiet eller Skatteforvaltningen.

Det fremgår af § 4, stk. 8, 3. pkt., at 2. pkt. ikke finder anvendelse for privat benyttelse ved direkte kørsel til brandstation eller tilsvarende, hvis føreren er tilkaldt til udrykningskørsel. Det fremgår af § 4, stk. 8, 4. pkt., at betaling af afgift for den i 3. pkt. nævnte kørsel skal ske inden 7 dage efter udrykningskørslen, og at føreren skal kunne dokumentere, at der var tale om tilkald til udrykningskørsel.

Bestemmelserne 1. og 2. pkt. regulerer således dagsbeviser for privatbenyttelsesafgift, som giver mulighed for privat kørsel i en gulpladebil, og som skal købes inden og medbringes under kørslen. 3. og 4. pkt. giver mulighed for, at deltidsbrandmænd ikke behøver at medbringe dagsbeviset under kørslen og i stedet kan betale efter kørslen.

Det foreslås at ophæve vægtafgiftslovens § 4, stk. 8, 3. og 4. pkt.

Det foreslåede vil medføre, at der ikke længere gælder særlige regler for deltidsbrandmænds køb af dagsbeviser ved udrykningskørsel. Baggrunden for forslaget er, at det vurderes, at den kørsel, som deltidsbrandmænd foretager ved tilkald til udrykningskørsel, må anses for erhvervsmæssig, og at der derfor slet ikke skal købes dagsbeviser.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.11 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 8

Det fremgår af § 4 a, stk. 1, at af lastbiler og vogntog mv., der er afgiftspligtige efter vejbenyttelsesafgiftsloven, 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 c.

UDKAST

For lastbiler, der er registreret som trækraft for en eller flere blokvogne, anvendes satsen for det vogntog, der med den pågældende lastbil har den højeste sats. For lastbiler, der registreres som trækraft udelukkende for sættevogne med flere end 2 aksler, anvendes den højeste sats for lastbilen i kombination med påhængs- eller sættevogn med 3 eller flere aksler.

For lastbiler, der registreres som trækraft udelukkende for påhængsvogne med flere end 2 aksler, anvendes den højeste sats for lastbilen i kombination med påhængs- eller sættevogn med 3 eller flere aksler, dog mindst satsen for samme lastbil uden påhængsvogn.

Det fremgår af vægtafgiftslovens § 4 a, stk. 2, 1. pkt., at for køretøjer som nævnt i stk. 1, der registreres 1. gang eller har været afmeldt, forfalder afgiften til betaling på registreringstidspunktet og betales forud for hele perioden. Det fremgår af § 4 a, stk. 2, 2. pkt., at i øvrigt finder § 2 om afgiftsperioder m.v. samt anmeldelse af ny ejer (bruger), § 4, stk. 1 og 2, om regulering af afgiftsbeløb mv. og § 6 om renteterminer og renteberegning i lov om afgift af vejbenyttelse tilsvarende anvendelse.

Efter vægtafgiftslovens § 4 a, stk. 2, skal de af stk. 1 omfattede køretøjer, der er afgiftspligtige efter lov om vejbenyttelsesafgift, således betale vægtafgift samtidig med opkrævning af vejbenyttelsesafgiften.

Vejbenyttelsesafgiftsloven ophæves den 1. januar 2025. I stedet for vil vejafgiftsloven være gældende fra den 1. januar 2025. Vejafgiften administreres af Sund og Bælt Holding A/S og betales enten ved køb af rutebillet eller gennem en EETS-udbyder. Da vægtafgift opkræves af Skatteforvaltningen, vil der efter indførelse af vejafgiften ikke kunne foretages samtidig opkrævning af vejbenyttelsesafgift og vægtafgift.

Det foreslås at ophæve vægtafgiftslovens § 4 a, stk. 2.

Den foreslåede ændring betyder, at der ikke vil skulle opkræves vægtafgift samtidig med vejafgift. Det vil fortsat være Skatteforvaltningen, der opkræver vægtafgift.

Forslaget skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 3, nr. 9 om, at køretøjer, som også er afgiftspligtige efter vejafgiftsloven, fremadrettet skal følge de samme betalingsregler for vægtafgift, som gælder for de øvrige køretøjer.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.15 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

UDKAST

Til nr. 9

Det fremgår af vægtafgiftslovens § 6, stk. 1, at afgiftsperioden er 12 måneder, 6 måneder eller 3 måneder som anført i §§ 3, 4 og 5, som anført i §§ 3, 4 og 5. Der svares afgift fra og med den dag, hvor registrering eller godkendelse finder sted.

Det fremgår af § 6, stk. 2, at vægtafgift, udligningsafgift og partikeludledningstillæg for de i §§ 3, 4 og 5 omhandlede køretøjer forfalder til betaling ved afgiftsperiodens begyndelse og betales forud for hele perioden.

Det fremgår af § 6, stk. 3, at såfremt et køretøj, der er afgiftsberigtiget efter §§ 3, 4 og 5, afmeldes Køretøjsregisteret, afkortes dets afgiftsperiode med de resterende dage af den pågældende periode. Registreres et afmeldt køretøj på ny, indtræder afgiftspligten efter de i stk. 1, fastsatte regler. Ved anmeldelse til Køretøjsregisteret af anden ejer (bruger) af køretøjet afkortes afgiftsperioden med de resterende dage af den pågældende periode, og afgiftspligten indtræder på ny efter de i stk. 1 fastsatte regler.

Det fremgår af § 6, stk. 4, at 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.

Vægtafgiftslovens § 4 a omfatter køretøjer, som er afgiftspligtige efter vejbenyttelsesafgiftsloven. Med de foreslåede ændringer i denne lovs § 3, nr. 4, vil vægtafgiftslovens § 4 a imidlertid omfatte køretøjer, som er afgiftspligtige efter vejafgiftsloven.

Det foreslås i § 6, stk. 1 og 2, og stk. 3, 1. pkt., at ændre »§§ 3, 4 og 5« til: »§§ 3, 4, 4 a og 5«.

Den foreslåede ændring vil medføre, at betaling af afgift og tillæg efter vægtafgiftsloven for køretøjer, som er afgiftspligtige efter vejafgiftsloven, vil ske efter samme regelsæt som for øvrige køretøjer, der skal betales vægtafgift for.

Den foreslåede ændring skal ses i sammenhæng med de foreslåede ændringer i § 3, nr. 4, 8-9 og 11.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.15 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 10

UDKAST

Det fremgår af vægtafgiftslovens § 6, stk. 1, at afgiftsperioden er 12 måneder, 6 måneder eller 3 måneder som anført i §§ 3, 4 og 5. Der svares afgift fra og med den dag, hvor registrering eller godkendelse finder sted.

Det fremgår af § 6, stk. 2, at vægtafgift, udligningsafgift og partikeludledningstillæg for de i §§ 3, 4 og 5 omhandlede køretøjer forfalder til betaling ved afgiftsperiodens begyndelse og betales forud for hele perioden.

Det foreslås i § 6, stk. 2, at indsætte »opkræves samlet og« efter »køretøjer«.

Den foreslåede ændring præciserer, at der sker samlet opkrævning for afgift og tillæg efter vægtafgiftsloven, idet tillæggene er en integreret del af beregningen af den samlede afgift.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.14 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 11

Det fremgår af vægtafgiftslovens § 13, at skatteministeren fastsætter de nærmere regler for afgiftens opkrævning.

Det foreslås i § 13 at ændre »afgiftens opkrævning« til »opkrævning af afgift, inklusive eventuelle tillæg, efter denne lov«.

Den foreslåede ændring indebærer, at bemyndigelsen til at fastsætte regler for opkrævning ikke kun omfatter vægtafgift efter denne lov, men også eventuelle tillæg.

Den foreslåedes præcisering skal ses i sammenhæng med de foreslåede ændringer i § 3, nr. 1 og 9-10.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.14 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 4

Til nr. 1

Det fremgår af registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 9, 1 pkt., at på det tidspunkt, hvor leasingaftalen afbrydes, eller hvor køretøjet udgår af ordningen, jf. § 1, stk. 3, 5. og 6. pkt., fastsætter Skatteforvaltningen efter ansøgning køretøjets aktuelle afgiftspligtige værdi efter § 10. Det fremgår af § 3 b, stk. 9, 2. pkt. at ansøgning herom skal indgives til Skatteforvaltningen senest 7 dage efter, at leasingaftalen afbrydes, eller senest 7 dage efter, at køretøjet udgår af ordningen.

UDKAST

Det fremgår af § 3 b, stk. 9, 3. pkt., at hvis den betalte registreringsafgift efter § 3 b, stk. 2, overstiger den beregnede afgift efter § 3 b, stk. 9, 1. pkt., tilbagebetales differencen. Det fremgår af § 3 b, stk. 9, pkt. 4. pkt., at hvis den betalte afgift efter stk. § 3 b, stk. 2, er mindre end den beregnede afgift efter 1. pkt., opkræves differencen.

Skatteforvaltningen kan på virksomhedens initiativ foretage en værdibaseret regulering af den forholdsmæssige afgift for køretøjet, når leasingaftalen afbrydes, eller køretøjet udgår af ordningen. Dette kaldes en værditabsberegning. Virksomheder med tilladelse til selv at angive forholdsmæssige afgift efter § 3 b, stk. 14 kan selv foretage værditabsberegningen på månedsangivelse.

Det foreslås, at der i § 3 b, stk. 9, efter 2. pkt. indsættes som nyt punktum: » Told- og skatteforvaltningen kan i forbindelse med en sådan ansøgning, eller virksomhedens angivelse efter § 14 foretage genoptagelse af den oprindelige afgiftssag efter reglerne i skatteforvaltningslovens § 32 af den del af virksomhedens afgiftstilsvare, der vedrører den oprindelige afgiftssag, jf. stk. 2 og § 9 a, stk. 2.«

Den foreslåede ændring vil medføre, at hvis der anmodes om værditabsberegning for leasingperioden, eller virksomheden selv foretager denne på månedsangivelsen, kan Skatteforvaltningen genoptage den del af virksomhedens afgiftstilsvare, der vedrører den oprindelige værdifastsættelse af køretøjet samt angivelse af forholdsmæssige registreringsafgift for leasingperioden. Bliver Skatteforvaltningen således bekendt med, at værdifastsættelsen af køretøjet foretaget ved leasingperiodens start eller i forbindelse med genberegningen er forkert, vil Skatteforvaltningen kunne ændre den ukorrekte værdifastsættelse og pålægge yderligere afgift på denne baggrund. Skatteforvaltningen vil herefter foretage værditabsberegningen på baggrund af den korrigerede indgangsværdi.

Der vil dermed være adgang til genoptagelse, selvom fristen for ordinær genoptagelse af afgiftstilsvaret efter skatteforvaltningslovens § 31, stk. 1, måtte være udløbet, og betingelserne for ekstraordinær genoptagelse efter skatteforvaltningslovens § 32 stk. 1, nr. 1-4, ikke måtte være opfyldt.

Der vil med forslaget være tale om ekstraordinær genoptagelse efter reglerne i skatteforvaltningslovens § 32, hvilket bl.a. vil indebære, at fristreglerne i § 32, stk. 2 vil skulle overholdes.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.8 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 2

Det fremgår af registreringsafgiftslovens § 7 b, stk. 1, at afgiften af et brugt motorkøretøj, der er afgiftsberigtiget efter §§ 4-5 e, 29 eller 29 a, godtgøres, hvis køretøjet afmeldes fra Køretøjsregisteret og udføres fra landet. Videre følger af § 7 b, stk. 2, nr. 1-5, hvordan beløbet for godtgørelsen af afgift fastsættes for de enkelte køretøjstyper. Af § 7 b, stk. 4, fremgår hvilke køretøjer, der ikke kan godtgøres afgift for, f.eks. køretøjer, der er mere end 35 år gamle regnet fra første registreringsdato. Det følger desuden af § 7 c stk. 1, at der sammen med en anmodning om godtgørelse af afgiften efter § 7 b skal afleveres en synsrapport om køretøjets stand. Det skal af synsrapporten fremgå, at køretøjet er i registreringsklar stand. Synsrapporten må ikke være ældre end 4 uger regnet fra anmodningens indgivelse. Afgiften godtgøres af Skatteforvaltningen, når køretøjets afgiftspligtige værdi er fastslået, og Skatteforvaltningen har modtaget dokumentation for køretøjets afmeldelse fra Køretøjsregisteret og udførsel fra landet. Hvis køretøjet ikke er udført senest 3 måneder efter indgivelsen af anmodningen om godtgørelse, afvises anmodningen.

§§ 7 b og 7 c definerer således ikke præcist, hvornår et køretøj kan anses for at være udført på en sådan måde, at der kan ske udbetaling af eksportgodtgørelse.

Af forarbejderne til lov nr. 342 af 27. maj 2002, jf. Folketingstidende 2001-02 (2.samling), tillæg A, side 4718f, fremgår det, at formålet med godtgørelsesordningen er at afskaffe den dobbeltbeskatning, der opstår, når et køretøj, der er fuldt afgiftsberigtiget i ét land, senere overføres til et andet land, hvor der igen betales fuld registreringsafgift.

Om krav til dokumentation for udførsel fremgår: ”Som dokumentation for udførslen skal der ud over afmeldelsen fra Centralregisteret foreligge dokumentation fra det land, køretøjet udføres til. Ved udførsel til lande uden for EU vil udførselsangivelsen kunne forelægges som dokumentation. Ved udførsel til andre EU-lande skal fremlægges passende dokumentation i form af faktura, bevis på indregistrering eller andet, som told- og skattemyndighederne skønner egnet som dokumentation.”, jf. Folketingstidende 2001-02 (2.samling), tillæg A, side 4719...

Skatteforvaltningen har tidligere haft en administrativ praksis, hvor der blev stillet krav om, at det, for at et køretøj kan anses for udført, skal kunne dokumenteres, at køretøjet er fysisk udført og afhændet.

UDKAST

og uanset at leasingforholdet ikke ophører på dette tidspunkt. Foretages en sådan opgørelse af afgiftsdifference, medtages perioden, som opgørelsen vedrører, ikke ved senere opgørelser af afgiftsdifference for det samme køretøj.

Det foreslås, at følgende indsættes i § 9 a, stk. 3 efter 1. pkt. som nye punkummer: »Anmodning herom skal indgives til told- og skatteforvaltningen senest 7 dage efter udløbet af fristen for genberegning. Anmodes der ikke rettidigt herom, kan perioden frem til udløbet af fristen efter stk. 1 ikke medtages ved en senere opgørelse efter § 3 b, stk. 9.«

Den foreslåede ændring vil medføre, at retten til at gennemføre en værditabsberegning i forbindelse med en genberegning fortabes, hvis den ikke er foretaget senest 7 dage efter leasingaftalens udløb. Den del af afgiftsperioden, som ligger forud for fristen for genberegning, vil ved overskridelse af den nye frist på 7 dage ikke senere kunne inddrages i en værditabsberegning efter lovens § 3 b, stk. 9, ifm. udløb eller afbrydelse af leasingaftalen.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.9 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 5

Til nr. 1

Det følger af brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 1, at der betales afgift af alle afgiftspligtige personbiler, der er indrettet til befording af højst 9 personer inklusive føreren, og af varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg. Afgiften betales af bilens brændstofforbrug, udtrykt som kilometer pr. liter som anmeldt til Trafikstyrelsen eller som fremlagt ved syn hos en synsvirksomhed med henblik på første registrering i Danmark.

De gældende satser for personbiler, der er indregistreret første gang her i landet før den 3. oktober 2017 og varebiler, og for personbiler indregistreret første gang her i landet den 3. oktober 2017 eller senere fremgår af brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 1, under A og B.

Der betales derudover udligningsafgift af dieseldrevne person- og varebiler, som er omfattet af brændstofforbrugsafgiftsloven, jf. § 3, stk. 1, under B. Opkrævning af udligningsafgiften af dieseldrevne person- og varebiler har til formål at udligne forskellen mellem beskatningen af energiindholdet i

UDKAST

diesel og benzin og opkræves halvårligt. Udligningsafgiften er gradueret efter bilens brændstofforbrug for både person- og varebiler.

Satserne for udligningsafgift, der svares efter brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 1, følger af tabel B i § 3, stk. 1, og er som følgende:

»B. Dieseldrevne biler

Brændstofforbrug (Kilometer pr. liter)	Forbrugsafgift pr. 6 måneder (kroner)		Udligningsafgift pr. 6 måneder (kroner)
	Personbiler registreret første gang her i landet før den 3. oktober 2017 og varebiler.	Personbiler registreret første gang her i landet den 3. oktober 2017 eller senere.	
Mindst 56,3	-	330	130
Under 56,3 men ikke under 50,0	-	370	130
Under 50,0 men ikke under 45,0	-	390	130
Under 45,0 men ikke under 41,0	-	410	130
Under 41,0 men ikke under 37,6	-	430	130
Under 37,6 men ikke under 32,1	-	460	130
Under 32,1 men ikke under 28,1	-	500	610
Under 28,1 men ikke under 25,0	-	540	1.090
Under 25,0 men ikke under 22,5	330	580	1.180
Under 22,5 men ikke under 20,5	640	640	640
Under 20,5 men ikke under 18,8	940	1.190	1.400
Under 18,8 men ikke under 17,3	1.260	1.510	1.510
Under 17,3 men ikke under 16,1	1.570	1.820	1.620

UDKAST

Under 16,1 men ikke under 15,0	1.870	2.120	1.740
Under 15,0 men ikke under 14,1	2.180	2.430	1.870
Under 14,1 men ikke under 13,2	2.480	2.730	1.990
Under 13,2 men ikke under 12,5	2.790	3.040	2.120
Under 12,5 men ikke under 11,9	3.100	3.350	2.220
Under 11,9 men ikke under 11,3	3.410	3.660	2.330
Under 11,3 men ikke under 10,2	4.010	4.260	2.580
Under 10,2 men ikke under 9,4	4.650	4.900	2.790
Under 9,4 men ikke under 8,7	5.260	5.510	3.010
Under 8,7 men ikke under 8,1	5.870	6.120	3.270
Under 8,1 men ikke under 7,5	6.480	6.730	3.460
Under 7,5 men ikke under 7,0	7.110	7.360	3.680
Under 7,0 men ikke under 6,6	7.720	7.970	3.950
Under 6,6 men ikke under 6,2	8.330	8.580	4.160
Under 6,2 men ikke under 5,9	8.970	9.220	4.380
Under 5,9 men ikke under 5,6	9.580	9.830	4.640
Under 5,6 men ikke under 5,4	10.190	10.440	4.870
Under 5,4 men ikke under 5,1	10.800	11.050	5.170
Under 5,1	11.430	11.680	5.410

Det foreslås at nyaffatte brændstofforbrugsafgiftsloven § 3, stk. 1, litra B, således:

UDKAST

»B. Dieseldrevne biler

Brændstoffor- brug (Kilometer pr. liter)	Forbrugsafgift pr. 6 måneder (kroner)		Udlig- ningsafgift pr. 6 må- neder (kro- ner)
	Personbiler registreret første gang her i landet før den 3. ok- tober 2017 og varebiler.	Personbiler registreret første gang her i landet den 3. okto- ber 2017 eller senere.	
Mindst 56,3	-	390	160
Under 56,3 men ikke under 50,0	-	440	160
Under 50,0 men ikke under 45,0	-	460	160
Under 45,0 men ikke under 41,0	-	480	160
Under 41,0 men ikke under 37,6	-	510	160
Under 37,6 men ikke under 32,1	-	540	160
Under 32,1 men ikke under 28,1	-	590	740
Under 28,1 men ikke under 25,0	-	640	1.320
Under 25,0 men ikke under 22,5	390	680	1.420
Under 22,5 men ikke under 20,5	750	1.040	1.570
Under 20,5 men ikke under 18,8	1.100	1.390	1.690
Under 18,8 men ikke under 17,3	1.480	1.770	1.820
Under 17,3 men ikke under 16,1	1.840	2.130	1.960
Under 16,1 men ikke under 15,0	2.190	2.480	2.100
Under 15,0 men ikke under 14,1	2.550	2.840	2.260
Under 14,1 men ikke under 13,2	2.900	3.190	2.400

UDKAST

Under 13,2 men ikke under 12,5	3.260	3.560	2.560
Under 12,5 men ikke under 11,9	3.630	3.920	2.680
Under 11,9 men ikke under 11,3	3.990	4.280	2.810
Under 11,3 men ikke under 10,2	4.690	4.980	3.110
Under 10,2 men ikke under 9,4	5.440	5.730	3.370
Under 9,4 men ikke under 8,7	6.150	6.440	3.630
Under 8,7 men ikke under 8,1	6.860	7.150	3.950
Under 8,1 men ikke under 7,5	7.570	7.870	4.180
Under 7,5 men ikke under 7,0	8.310	8.600	4.440
Under 7,0 men ikke under 6,6	9.020	9.310	4.770
Under 6,6 men ikke under 6,2	9.730	10.030	5.020
Under 6,2 men ikke under 5,9	10.480	10.770	5.290
Under 5,9 men ikke under 5,6	11.190	11.490	5.600
Under 5,6 men ikke under 5,4	11.910	12.200	5.880
Under 5,4 men ikke under 5,1	12.620	12.910	6.240
Under 5,1	13.360	13.650	6.530

Det foreslåede har til formål at ændre i satserne, så de bliver indekseret til 2024-tal.

Den foreslåede indeksering skal ses i sammenhæng med ændringen i lovforslagets § 5, nr. 4.

Der i øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

UDKAST

Til nr. 2

Det følger af brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 12, at satserne i stk. 1 under B angivne beløb for udligningsafgift forhøjes med 20,7 pct den 15. februar 2021. De beløb, der fremkommer ved procentreguleringen, afrundes til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. De således forhøjede beløb for udligningsafgift i stk. 1 under B opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes den 15. februar 2021 eller senere.

Det foreslås, at brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, *stk. 12*, affattes således: »For kalenderårene 2025 og 2026 nedsættes de i stk. 1 under B angivne beløb for udligningsafgift med 30 pct. Fra og med kalenderåret 2027 og frem nedsættes de i stk. 1 under B angivne beløb for udligningsafgift med 21 pct. De beløb, der fremkommer ved procentreguleringerne efter 1. og 2. pkt., afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. De således nedsatte beløb for udligningsafgift i stk. 1 under B opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes efter nedsættelsen.«

Det foreslås dermed at satserne for udligningsafgift nedsættes med 30 pct. i forhold til de satser, der fremgår under B angivne beløb for udligningsafgift i kalenderårene 2025 og 2026, mens de i B angivne beløb for udligningsafgift nedsættes med 21 pct. i 2027.

Formålet med ændringen er at gennemføre den i Aftale om deludmøntningen af Grøn Fond af 15. april 2024 aftalte midlertidige lempelse af udligningsafgiften i perioden 2025-2026. Det følger af aftalen, at der afsættes 150 mio. kr. årligt i 2025-2026 til en midlertidig lempelse af udligningsafgiften.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 3

Det følger af brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 1, at der betales afgift af alle afgiftspligtige personbiler, der er indrettet til befordring af højst 9 personer inklusive føreren, og af varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg. Afgiften betales af bilens brændstofforbrug, udtrykt som kilometer pr. liter som anmeldt til Trafikstyrelsen eller som fremlagt ved syn hos en synsvirksomhed med henblik på første registrering i Danmark.

UDKAST

De gældende satser for afgiftspligtige biler, der indregistreret første gang den 1. juli 2021 eller senere, fremgår af brændstofforbrugsafgiftslovens § 3c, stk. 1, under A.

Der betales udligningsafgift af dieseldrevne person- og varebiler, som er omfattet af brændstofforbrugsafgiftsloven, jf. § 3c, stk. 1. Opkrævning af udligningsafgiften af dieseldrevne biler har til formål at udligne forskellen mellem beskatningen af energiindholdet i diesel og benzin og opkræves halvårligt. Udligningsafgiften er gradueret efter bilens brændstofforbrug.

Satserne for udligningsafgift, der svares efter brændstofforbrugsafgiftslovens § 3c, stk. 1, følger af tabellen i § 3c, stk. 1, og er som følgende:

A. Alle biler og udligningsafgift for dieseldrevne biler

CO ₂ -baseret afgift (Gram CO ₂ udledt pr. ki- lometer)	Afgift pr. 6 måneder (kroner)	Udligningsafgift for dieseldrevne biler pr. 6 måneder (kroner)
Højst 58	330	160
Over 58 men ikke over 65	370	160
Over 65 men ikke over 73	390	160
Over 73 men ikke over 80	410	160
Over 80 men ikke over 87	430	160
Over 87 men ikke over 102	460	160
Over 102 men ikke over 116	500	740
Over 116 men ikke over 131	540	1.320
Over 131 men ikke over 145	580	1.420
Over 145 men ikke over 160	890	1.570
Over 160 men ikke over 174	1.190	1.690
Over 174 men ikke over 189	1.510	1.820
Over 189 men ikke over 203	1.820	1.960
Over 203 men ikke over 218	2.120	2.100

UDKAST

Over 218 men ikke over 232	2.430	2.260
Over 232 men ikke over 246	2.730	2.400
Over 246 men ikke over 262	3.040	2.560
Over 262 men ikke over 277	3.350	2.680
Over 277 men ikke over 290	3.660	2.810
Over 290 men ikke over 319	4.260	3.110
Over 319 men ikke over 350	4.900	3.370
Over 350 men ikke over 377	5.510	3.630
Over 377 men ikke over 409	6.120	3.950
Over 409 men ikke over 433	6.730	4.180
Over 433 men ikke over 461	7.360	4.440
Over 461 men ikke over 492	7.970	4.770
Over 492 men ikke over 519	8.580	5.020
Over 519 men ikke over 548	9.220	5.290
Over 548 men ikke over 581	9.830	5.600
Over 581 men ikke over 605	10.440	5.880
Over 605 men ikke over 645	11.050	6.240
Over 645	11.680	6.530

Det foreslås, at nyaffatte tabellen i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3c, *stk. 1*, således:

A. Alle biler og udligningsafgift for dieseldrevne biler

UDKAST

CO ₂ -baseret afgift (Gram CO ₂ udledt pr. ki- lometer)	Afgift pr. 6 måneder (kroner)	Udligningsafgift for dieseldrevne biler pr. 6 måneder (kroner)
Højst 58	390	160
Over 58 men ikke over 65	440	160
Over 65 men ikke over 73	460	160
Over 73 men ikke over 80	480	160
Over 80 men ikke over 87	510	160
Over 87 men ikke over 102	540	160
Over 102 men ikke over 116	590	740
Over 116 men ikke over 131	640	1.320
Over 131 men ikke over 145	680	1.420
Over 145 men ikke over 160	1.040	1.570
Over 160 men ikke over 174	1.390	1.690
Over 174 men ikke over 189	1.770	1.820
Over 189 men ikke over 203	2.130	1.960
Over 203 men ikke over 218	2.480	2.100
Over 218 men ikke over 232	2.840	2.260
Over 232 men ikke over 246	3.190	2.400
Over 246 men ikke over 262	3.560	2.560
Over 262 men ikke over 277	3.920	2.680
Over 277 men ikke over 290	4.280	2.810
Over 290 men ikke over 319	4.980	3.110
Over 319 men ikke over 350	5.730	3.370

UDKAST

Over 350 men ikke over 377	6.440	3.630
Over 377 men ikke over 409	7.150	3.950
Over 409 men ikke over 433	7.870	4.180
Over 433 men ikke over 461	8.600	4.440
Over 461 men ikke over 492	9.310	4.770
Over 492 men ikke over 519	10.030	5.020
Over 519 men ikke over 548	10.770	5.290
Over 548 men ikke over 581	11.490	5.600
Over 581 men ikke over 605	12.200	5.880
Over 605 men ikke over 645	12.910	6.240
Over 645	13.650	6.530

Det foreslåede har til formål at ændre i satserne, så de bliver indekseret til 2024-tal.

Den foreslåede indeksering skal ses i sammenhæng med ændringen i lovforslagets § 3, nr. 4.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 4

Det følger af brændstofforbrugsafgiftslovens § 3 c, at der af afgiftspligtige biler, der er registreret første gang den 1. juli 2021 eller senere, betales afgift af bilens CO₂-udledning, jf. §§ 2 og 4, udtrykt som gram CO₂ udledt pr. kilometer. Afgiften svares med de nedenfor under A anførte beløb.

Det følger af brændstofforbrugsafgiftslovens § 3 c, stk. 3, at for kalenderåret 2022 forhøjes de i stk. 1 under A angivne beløb for CO₂-baseret afgift med 3,0 pct. For kalenderåret 2023 forhøjes de i stk. 1 under A angivne beløb for CO₂-baseret afgift med 9,7 pct. For kalenderåret 2024 forhøjes de i stk. 1

UDKAST

under A angivne beløb for CO₂-baseret afgift med 16,8 pct. For kalenderåret 2025 forhøjes de i stk. 1 under A angivne beløb for CO₂-baseret afgift med 24,4 pct. For kalenderåret 2026 forhøjes de i stk. 1 under A angivne beløb for CO₂-baseret afgift med 36,9 pct. De beløb, der fremkommer ved procentreguleringerne efter 1-5. pkt., afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. De således forhøjede beløb for CO₂-baseret afgift i stk. 1 under A opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes efter forhøjelsen.

Det foreslås, at der i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3c indsættes som nyt stk. 4: »For kalenderårene 2025 og 2026 nedsættes de i stk. 1 angivne beløb for udligningsafgift med 30 pct. Fra og med kalenderåret 2027 nedsættes de i stk. 1. angivne beløb for udligningsafgift med 21 pct. De beløb, der fremkommer ved procentreguleringerne efter 1. og 2. pkt., afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. De således nedsatte beløb for udligningsafgift i stk. 1 opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes efter nedsættelsen.«

Det foreslås, at satserne for udligningsafgift nedsættes med 30 pct. i forhold til de satser, der fremgår under stk. 1 angivne beløb i kalenderårene 2025 og 2026, mens de i stk. 1 angivne beløb nedsættes med 21 pct. i 2027.

Formålet med ændringen er at udmønte den i Aftale om deludmøntningen af Grøn Fond af 15. april 2024 aftalte midlertidige lempelse af udligningsafgiften i perioden 2025-2026. Det følger af aftalen, at der afsættes 150 mio. kr. årligt i 2025-2026 til en midlertidig lempelse af udligningsafgiften.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 5

Det fremgår af brændstofforbrugsafgiftslovens § 4, stk. 1, at afgiftsperioden er 6 måneder som anført i § 3. Der betales afgift fra og med den dag, hvor registrering finder sted.

Det fremgår af § 4, stk. 2, at afgiften forfalder til betaling ved afgiftsperiodens begyndelse og betales forud for hele perioden.

UDKAST

Det foreslås i § 4, stk. 2, at ændre »Afgiften« til: »Afgifter inklusive tillæg opkræves samlet for det enkelte køretøj«. Der er alene tale om en præcisering om, at reglerne for betaling også finder anvendelse for tillæg efter loven.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.14 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 6

Det fremgår af brændstofforbrugsafgiftsloven § 12, at skatteministeren fastsætter de nærmere regler for afgiftens opkrævning.

Det foreslås i § 12 at ændre »afgiftens opkrævning« til »opkrævning af afgift, inklusive eventuelle tillæg, efter denne lov«.

Den foreslåede ændring præciserer, at bemyndigelsen af skatteministeren til at fastsætte regler for opkrævning ikke kun omfatter vægtafgift efter denne lov, men også eventuelle tillæg.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.14 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 6

Til nr. 1

Det fremgår af momslovens § 29 a, stk.1, 1. pkt., at for vare- og lastmotor-køretøjer med tilladt totalvægt på ikke over 3 t, for hvilke der er taget fuldt fradrag for afgift vedrørende anskaffelse eller leje, kan der ske en afgiftsbetaling på 40 kr. pr. dag i indtil 20 dage pr. kalenderår for udtagning af køretøjet til privat brug for virksomhedens indehaver eller dennes personale eller i øvrigt til virksomheden uvedkommende formål. Det fremgår af § 29 a, stk. 1, 2. pkt., at der udstedes bevis for afgiftens betaling, som skal medbringes under kørsel med køretøjet den pågældende dag og efter anmodning vises til politiet eller Skatteforvaltningen.

Det fremgår af § 29 a, stk. 1, 3. pkt., at 2. pkt. ikke finder anvendelse for privat brug ved direkte kørsel til brandstation eller tilsvarende, hvis føreren er tilkaldt til udrykningskørsel. Det fremgår af § 29 a, stk. 1, 4. pkt., at betaling af afgift for den i 3. pkt. nævnte kørsel skal ske inden 7 dage efter udrykningskørslen, og føreren skal kunne dokumentere, at der var tale om tilkald til udrykningskørsel.

Bestemmelserne 1. og 2. pkt. regulerer således de dagsbeviser for moms, som giver mulighed for privat kørsel i en gulpladebil og som skal købes

UDKAST

inden og medbringes under kørslen. 3. og 4. pkt. giver mulighed for at deltidsbrandmænd ikke behøver at medbringe dagsbeviset under kørslen og i stedet kan betale efter kørslen.

Det foreslås at ophæve momslovens § 29 a, stk. 1, 3. og 4. pkt.

Det foreslåede vil medføre, at der ikke længere gælder særlige regler for deltidsbrandmænds køb af dagsbeviser ved udrykningskørsel. Baggrunden for forslaget er, at det vurderes, at den kørsel, som deltidsbrandmænd foretager ved tilkald til udrykningskørsel, må anses for erhvervsmæssig, og at der derfor ikke skal købes dagsbeviser.

Forslaget skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 3, nr. 7, om ophævelse af de særlige regler for deltidsbrandmænds køb af dagsbeviser for privatbenyttelsestillæg ved tilkald til udrykningskørsel.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.11 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 7

Til nr. 1

Det fremgår af skatteforvaltningslovens § 32 a, stk. 1, at Skatteforvaltningen ikke kan ændre en afgørelse om registrering af et køretøj, senere end 6 måneder efter at afgørelsen er truffet. Efter fristen i 1. pkt. kan afgørelsen dog ændres i følgende tilfælde:

- 1) Hvis hidtidig praksis er endeligt underkendt ved en dom, en afgørelse fra skatteankeforvaltningen eller Landsskatteretten eller en praksisændring offentliggjort af Skatteministeriet. Afgørelser, der er truffet før den afgørelse, der var til prøvelse i den sag, der resulterede i underkendelse af praksis, kan dog ikke ændres.
- 2) Hvis den, der har anmodet om registrering, eller nogen på dennes vegne forsætligt eller groft uagtsomt har bevirket, at afgørelsen er truffet på et urigtigt eller ufuldstændigt grundlag.
- 3) Hvis Trafikstyrelsen efter regler udstedt i medfør af færdselsloven eller lov om godkendelse og syn af køretøjer ændrer eller tilbagekalder en godkendelse, såfremt Trafikstyrelsens afgørelse har afledte konsekvenser for registreringen af et køretøj.

UDKAST

4) Hvis Skatteforvaltningen konstaterer en åbenbar fejl i registreringen. Yderligere afgift i konsekvens af en ændring som nævnt i 1. pkt. pålægges fra tidspunktet for registreringsændringen.

5) Hvis Skatteforvaltningen efter anmodning fra den, der er registreret som ejer af et køretøj, giver tilladelse til ændring af afgørelsen, fordi der foreligger særlige omstændigheder.

Det foreslås i skatteforvaltningslovens § 32 a, stk. 1, 1. pkt., at ændre »6 måneder« til »3 år«.

Den foreslåede ændring vil medføre, at Skatteforvaltningen kan genoptage og ændre en køretøjsregistrering indtil 3 år regnet fra registreringen af køretøjet, uden at der foreligger omstændigheder som giver adgang til undtagelserne i § 32 a, stk. 1, nr. 1-5.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.13. i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Til nr. 2

Det fremgår af skatteforvaltningslovens § 32 a, stk. 2, at en ændring af en afgørelse om registrering af et køretøj efter stk. 1 skal varsles af Skatteforvaltningen, inden 6 måneder efter at Skatteforvaltningen eller den, der har anmodet om registrering, har fået kundskab om det forhold, der begrunder fravigelsen af fristen i stk. 1, 1. pkt. En ændring, der er varslet af Skatteforvaltningen, skal foretages senest 1 måned efter den dag, hvor varslingen er afsendt. Har det betydning for ejerens muligheder for at varetage sine interesser, at fristen efter 2. pkt. forlænges, skal en anmodning om en rimelig fristforlængelse imødekommes. Skatteforvaltningen kan efter anmodning fra den registrerede ejer af et køretøj dispensere fra fristen, hvis særlige omstændigheder taler derfor.

Det foreslås i § 32 a, stk. 2, 2. pkt., at ændre »1 måned« til »3 måneder«.

Den foreslåede ændring vil medføre, at fra en afgørelse om genoptagelse og ændring af en køretøjsregistrering er varslet, skal selve afgørelsen træffes inden for tre måneder. Dermed forlænges fristen med to måneder.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.13. i de almindelige bemærkninger til lovforslagets.

Til § 8

UDKAST

Til nr. 1

Det fremgår af spiritusafgiftslovens § 2 a, stk. 3, nr. 1 og 2, at varer anses for at forlade afgiftssuspensionsordningen her i landet på tidspunktet for modtagelsen af varerne, når varetransporten sker til en modtager, der er fritaget for afgift af varer efter spiritusafgiftslovens § 15, stk. 1, nr. 9-11, eller et direkte leveringssted her i landet, som en her i landet autoriserede oplags-haver efter spiritusafgiftslovens § 7, stk. 1-3, har godkendt og udpeget over for Skatteforvaltningen.

Det foreslås i § 2 a, stk. 3, at indsætte som nyt *nr. 1* »1) en registreret varemottager efter § 7, stk. 5,«.

Den foreslåede indsættelse vil medføre, at varer også anses for at forlade afgiftssuspensionen her i landet på tidspunktet for modtagelsen af varerne, når varetransporten sker til en varemottager, der er registreret efter spiritusafgiftslovens § 7, stk. 5, jf. dette lovforslags § 9, nr. 2.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.6. i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Til nr. 2

Det følger af spiritusafgiftslovens § 7, stk. 4, 1. pkt., at en midlertidigt registreret varemottager er en virksomhed, institution eller person, der som led i udøvelsen af sit erhverv er registreret med en tilladelse til kun lejlighedsvis at modtage varer fra andre EU-lande eller tredjelande.

Det foreslås at indsætte et nyt stykke som spiritusafgiftslovens § 7, stk. 5.

Det foreslås i stk. 5, 1. pkt., at en registreret varemottager er en virksomhed eller person, der som led i udøvelsen af sit erhverv er registreret med en tilladelse til at modtage varer fra andre EU-lande under afgiftssuspensionsordningen.

Det foreslåede vil medføre, at en virksomhed kan registreres som varemottager, hvis den modtager spiritusafgiftspligtige varer fra andre EU-lande under afgiftssuspensionen.

Det foreslås i stk. 5, 2. pkt., at for at få tilladelse til at udøve aktivitet som registreret varemottager her i landet uden krav om forhåndsansmeldelse af

UDKAST

varetransporter skal virksomheden eller personen forinden hos Skatteforvaltningen registreres som registreret varemottager.

Det foreslåede vil medføre, at en virksomhed skal registreres som varemottager hos Skatteforvaltningen, inden den begynder at handle som en registreret varemottager.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.6. i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Til nr. 3

Efter spiritusafgiftslovens § 7, stk. 6, der bliver til stk. 7, kan skatteministeren fastsætte de nærmere regler for administration, autorisation, registrering og sikkerhedsstillelse efter stk. 1-5.

Det foreslås i § 7, *stk. 6*, der bliver *stk. 7*, at ændre »stk. 1-5« til »stk. 1-6«.

Det foreslåede vil medføre, at skatteministeren også kan fastsætte de nærmere regler for administration, registrering og sikkerhedsstillelse for de registrerede varemottagere, der er omfattet af det foreslåede nye § 7, stk. 5.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.6. i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Til nr. 4

Det følger af spiritusafgiftslovens § 8, stk. 1, nr. 2, at fjernsalg er når en person, der ikke er autoriseret oplagshaver, midlertidigt registreret varemottager, autoriseret modtager eller midlertidigt autoriseret modtager her i landet, eller som ikke udøver selvstændig økonomisk virksomhed her i landet, køber varer i et andet EU-land, og varerne direkte eller indirekte transporteres her til landet af en afsender, der udøver selvstændig økonomisk virksomhed, eller på vegne af en sådan afsender.

Det foreslås i § 8, *stk. 1, nr. 2*, efter »autoriseret oplagshaver,« at indsætte »registreret varemottager,«.

Det foreslåede vil medføre, at fjernsalgssituationer ikke omfatter registrerede varemottageres køb af spiritusafgiftspligtige varer fra andre EU-lande, og varerne direkte eller indirekte transporteres her til landet af en afsender,

UDKAST

der udøver selvstændig økonomisk virksomhed, eller på vegne af en sådan afsender.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.6. i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Til nr. 5

Det følger af spiritusafgiftslovens § 8, stk. 4, 3. pkt., at en virksomhed eller person, der efter § 7 er autoriseret som oplagshaver, kan fungere som autoriseret modtager ved at give skatteforvaltningen meddelelse herom.

Det foreslås i § 8, *stk. 4, 3. pkt.*, at ændre »efter § 7 er autoriseret som oplagshaver« til: »efter § 7, stk. 2, er autoriseret som oplagshaver eller efter 7, stk. 5, er registreret som varemodtager«.

Det foreslåede vil medføre, at virksomheder eller personer, der enten er autoriseret som oplagshaver efter § 7, stk. 2, eller er registreret som varemodtager efter det foreslåede § 7, stk. 5, kan fungere som autoriseret modtager efter § 8, stk. 4, 1. pkt., ved at give Skatteforvaltningen meddelelse herom.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.6. i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Til nr. 6

Det følger af spiritusafgiftslovens § 8, stk. 6, 3. pkt., at en virksomhed eller person, der efter § 7, stk. 2, er autoriseret som oplagshaver eller efter § 7, stk. 5, er registreret som vareafsender, kan fungere som autoriseret afsender ved at give Skatteforvaltningen meddelelse herom.

Det foreslås i § 8, *stk. 6, 3. pkt.*, at ændre »efter § 7, stk. 5,« til: »efter § 7, stk. 6,«.

Forslaget er en konsekvens af lovforslagets § 8, nr. 2, hvor der i § 7 indsættes et nyt stk. 5, hvorefter stk. 5-6 bliver stk. 6-7.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.6. i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Til nr. 7

Spiritusafgiftslovens § 20 a, stk. 1 og 2, regulerer transport af varer under afgiftssuspensionsordningen inden for EU. Med cirkulationsdirektivet blev det i dansk ret implementeret, at transporten af varer under afgiftssuspensionsordningen også ville kunne ske til udgangstoldstedet, som er afgangstoldsted for proceduren af eksternt forsendelse.

Efter spiritusafgiftslovens § 20 a, stk. 3, kan Skatteforvaltningen, når importen efter bestemmelsens stk. 1 og 2 finder sted uden for et afgiftsoplag, anmode klarereren eller enhver anden person, som direkte eller indirekte har været involveret i opfyldelsen af toldformaliteter i overensstemmelse med artikel 15 i forordning (EU) nr. 952/2013, om at dokumentere, at de importerede varer er bestemt til at blive forsendt her fra landet til et andet EU-land.

Det betyder, at Skatteforvaltningen kan anmode om dokumentation for, at de importerede varer bliver sendt her fra landet som importmedlemsstat og videre til en anden medlemsstat. Skatteforvaltningen kan anmode klarereren eller enhver anden person, der direkte eller indirekte har været involveret i transporten, om dokumentationen.

Efter spiritusafgiftslovens § 20 a, stk. 6, kan skatteministeren fastsætte de nærmere regler for de administrative procedurer, som virksomheder og personer skal anvende ved transport af varer under afgiftssuspensionsordningen for EU, og kravene til dokumentation efter spiritusafgiftslovens § 20 a, stk. 3. De nærmere regler er fastsat i spiritusafgiftsbekendtgørelsen.

Det foreslås, at spiritusafgiftslovens § 20 a, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Ved transport af varer fra importstedet under afgiftssuspensionsordningen efter stk. 1 og 2, skal klarereren eller enhver anden person, som direkte eller indirekte har været involveret i opfyldelsen af toldformaliteter i overensstemmelse med artikel 15 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 om EU-toldkodeksen forsyne told- og skatteforvaltningen med de fornødne oplysninger og dokumentation.«

Med lovforslagets § 8, nr. 6, foreslås skatteministerens bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om administrative procedurer udvidet til at omfatte forhold nævnt i cirkulationsdirektivets artikel 16, stk. 2, litra a, b og c.

Nyaffattelsen af § 20 a, stk. 3, medfører, at cirkulationsdirektivets artikel 16, stk. 2, litra c, implementeres i spiritusafgiftsbekendtgørelsen, fremfor i

spiritusafgiftslovens § 20 a, stk. 3, hvor bestemmelsen i dag er implementeret. Det betyder, at cirkulationsdirektivets artikel 16, stk. 2, litra a, b og c, om oplysninger og dokumentation ved transport af varer fra importstedet under afgiftssuspensionsordningen efter § 20 a, stk. 1 og 2, vil blive udmøntet samlet i spiritusafgiftsbekendtgørelsen.

Til nr. 8

Efter spiritusafgiftslovens § 20 a, stk. 6, kan skatteministeren fastsætte de nærmere regler for de administrative procedurer, som virksomheder og personer skal anvende ved transport af varer under afgiftssuspensionsordningen for EU, og kravene til dokumentation efter spiritusafgiftslovens § 20 a, stk. 3.

Spiritusafgiftslovens § 20 a, stk. 6, er udmøntet i spiritusafgiftsbekendtgørelsen, hvor de procedurer, dokumenter m.v., som virksomhederne skal anvende ved transporter under afgiftssuspensionen, er reguleret.

Det foreslås i § 20 a, stk. 6, at efter »kravene til« indsættes: »oplysninger og«.

Med lovforslagets § 8, nr. 7, foreslås skatteministerens bemyndigelse i § 20 a, stk. 6, udvidet. Det medfører, at skatteministeren tillige vil kunne fastsætte regler for oplysninger og dokumentation efter stk. 3.

Med udvidelsen af § 20 a, stk. 6, fastsættes der en hjemmel til ved bekendtgørelse at fastsætte, hvilke oplysninger Skatteforvaltningen skal forsynes med ved transport af varer fra importstedet under afgiftssuspensionsordningen efter § 20 a, stk. 1 og 2.

Skatteministeren vil dermed kunne fastsætte de nærmere regler for de administrative procedurer, som virksomheder og personer skal anvende ved transport af varer under afgiftssuspensionsordningen inden for EU, samt dokumentation og oplysninger efter § 20 a, stk. 3, herunder oplysninger om de unikke afgiftsnumre, som identificerer den registrerede afsender og varemottageren, i overensstemmelse med cirkulationsdirektivets artikel 16, stk. 2, litra a og b, samt dokumentation for, at de importerede varer bliver sendt her fra landet som importmedlemsstat og videre til en anden medlemsstat i overensstemmelse med cirkulationsdirektivets artikel 16, stk. 2, litra c.

UDKAST

Den foreslåede udvidelse af spiritusafgiftslovens § 20 a, stk. 6, medfører, at spiritusafgiftsloven vil være i overensstemmelse med cirkulationsdirektivets artikel 16, stk. 2, litra a-c.

Til nr. 9

Det følger af spiritusafgiftslovens § 31, stk. 1, nr. 2, at den der forsætligt eller groft uagtsomt overtræder § 1, stk. 2 eller 3, § 3, stk. 3, § 7, stk. 2, stk. 3, 3. pkt., stk. 4, 2. pkt., eller stk. 5, 2. og 3. pkt., § 8, stk. 4-7, stk. 8, 2. pkt., eller stk. 9, § 20, stk. 1 eller 4-10, § 21, stk. 2, § 27, stk. 2, 3, 4 eller 5, § 27 a, § 36, stk. 1, eller § 37, straffes med bøde.

Begås en af de nævnte overtrædelser med forsæt til at unddrage statskassen afgift, straffes med bøde eller fængsel i indtil 1 år og 6 måneder, medmindre højere straf er forskyldt efter straffelovens § 289, jf. spiritusafgiftslovens § 31, stk. 3.

Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel, jf. spiritusafgiftslovens § 31, stk. 4.

Det foreslås i nr. 2 at ændre »eller stk. 5, 2. og 3. pkt.,« til: »stk. 5, 2. pkt., eller stk. 6, 2. og 3. pkt.,«.

Forslaget vil medføre, at en virksomhed eller person, der udøver aktivitet som registreret varemottager, jf. det foreslåede § 7, stk. 5, i lovforslagets § 9, nr. 2, skal kunne straffes med bøde i medfør af spiritusafgiftslovens § 31, stk. 1, nr. 2, hvis virksomheden eller personen forsætligt eller groft uagtsomt undlader at registrere sig som varemottager hos Skatteforvaltningen, forinden aktiviteten påbegyndes.

Forslaget vil desuden medføre, at hvis overtrædelser begås med forsæt til at unddrage statskassen afgift, straffes med bøde eller fængsel i indtil 1 år og 6 måneder, medmindre højere straf er forskyldt efter straffelovens § 289, jf. spiritusafgiftslovens § 31, stk. 3.

Det forudsættes, at en overtrædelse med forsæt til at unddrage statskassen afgift vil skulle straffes i overensstemmelse med de retningslinjer om strafniveauet for overtrædelser af § 31, stk. 3, jf. stk. 1, som fremgår af lovbetragtningerne til lov nr. 1795 af 28. december 2023, jf. Folketingstidende 2023-24, tillæg A, L 52 som fremsat, de specielle bemærkninger til § 31.

UDKAST

Det forudsættes således, at hvis en unddragelse udgør under 500.000 kr., vil der skulle idømmes en bøde, der vil skulle udmåles til to gange det unddragne beløb.

Hvis en unddragelse udgør 500.000 kr. eller derover, vil der kunne idømmes straf i form af fængsel, når strafs subjektet er en fysisk person. Det forudsættes, at når unddragelsen udgør 500.000 kr. eller derover, vil forholdet som udgangspunkt skulle henføres til straffelovens § 289. Det vil imidlertid bero på konkret vurdering, om forholdet vil skulle henføres til § 289. Hvis der i sagen foreligger formildende omstændigheder, vil forholdet ikke nødvendigvis skulle henføres til straffelovens § 289, selv om unddragelsen udgør 500.000 kr. eller derover. Det forudsættes, at der i tillæg til fængselsstraf vil skulle gives en bøde, der svarer til to gange det unddragne beløb. Det vil skulle gælde, uanset om der er idømt fængselsstraf i medfør af straffeloven eller i medfør af særlovgivningen. I sager, hvor der dømmes for forsøg, jf. straffelovens § 21, stk. 1, forudsættes det, at bøden vil skulle udmåles til en gange det beløb, der er forsøgt unddraget.

Det forudsættes, at hvis strafs subjektet er en juridisk person, vil der skulle idømmes en bøde, der vil skulle udmåles til to gange det unddragne beløb. Hvis unddragelsen udgør 500.000 kr. eller derover, vil forholdet som udgangspunkt skulle henføres til straffelovens § 289. Det vil imidlertid bero på konkret vurdering, om forholdet vil skulle henføres til § 289. Hvis der i sagen foreligger formildende omstændigheder, vil forholdet ikke nødvendigvis skulle henføres til straffelovens § 289, selv om unddragelsen udgør 500.000 kr. eller derover.

I gentagelsestilfælde er det forudsat, at hvis en fysisk person forsætligt unddrager skatter eller afgifter for mere end 250.000 kr., og den pågældende tidligere er blevet straffet for at unddrage skatter eller afgifter for mere end 250.000 kr., vil vedkommende kunne straffes med fængsel og en tillægsbøde svarende til to gange det unddragne beløb. I denne situation vil den gentagne overtrædelse således have en gentagelsesvirkning, hvor beløbsgrænsen for fængselsstraf er lavere. Gentagelsesvirkningen vil ophøre, når der, førend den nye strafbare handling blev begået, er forløbet 10 år, efter at den tidligere straf er udstået, endeligt eftergivet eller bortfaldet. Er den tidligere straf en bødestraf, regnes den nævnte frist fra datoen for den endelige dom eller bødens vedtagelse. Med hensyn til betingede domme regnes fristen fra den endelige dom. Dette følger af straffelovens § 84, stk. 3.

UDKAST

Det forudsættes, at der i førstegangstilfælde i sager om unddragelse vil skulle være unddraget for mere end 40.000 kr., før der vil kunne rejses en sag om unddragelse af afgift. Den forudsatte minimumsgrænse vil skulle anvendes, uanset om unddragelsen er begået forsætligt eller groft uagtsomt.

I sager om unddragelse, hvor unddragelsen ikke overstiger 40.000 kr., men overstiger 20.000 kr., vil der i førstegangstilfælde kunne straffes med en bøde af fast størrelse, der forudsættes at skulle udgøre 5.000 kr., uanset om der er handlet forsætligt eller groft uagtsomt. Der vil skulle ske fuld kumulation. Det vil sige, at straffen for de enkelte forhold vil skulle lægges sammen. Dette vil også gælde, når der udmåles en tillægsbøde til en fængselsstraf, jf. hertil straffelovens § 50, stk. 2.

Fastsættelsen af straffen vil bero på domstolenes konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og det angivne strafniveau vil kunne fraviges i op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. her ved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10

Hvis en overtrædelse ikke skønnes at medføre højere straf end bøde, vil Skatteforvaltningen kunne tilkendegive over for den pågældende, at sagen kan afgøres uden retslig forfølgning, såfremt den pågældende erkender sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden for en nærmere angivet frist, der efter ansøgning kan forlænges, at betale en bøde, der er angivet i tilkendegivelsen, jf. opkrævningslovens § 18, stk. 1, 1. pkt., jf. spiritusafgiftslovens 21. Der henvises til afsnit 3.1.1 i Den juridiske vejledning for nærmere om Skatteforvaltningens kompetence til at kunne afslutte en straffesag administrativt ved et bødeforelæg.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.6. i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Til nr. 10

Det følger af spiritusafgiftslovens § 33 b, stk. 4, at uanset fristen efter § 33 b, stk. 3, kan Skatteforvaltningen frafalde krav på betaling af afgift af varer her i landet efter § 33 b, stk. 2, 3. pkt., hvis en virksomhed eller person, der har stillet sikkerhed for betaling af afgifter af varerne efter § 7, stk. 3 eller 5, først på baggrund af en meddelelse fra Skatteforvaltningen får kendskab til, at varerne ikke er nået frem til deres bestemmelsessted, og virksomheden

UDKAST

eller personen inden for en frist på 1 måned fra Skatteforvaltningens meddelelse dokumenterer over for Skatteforvaltningen, at varetransporten er afsluttet, jf. § 20 a, stk. 5, eller dokumenterer, i hvilket andet EU-land uregelmæssigheden er opstået.

Det foreslås i *stk. 4*, at ændre »§ 7, stk. 3 eller 5,« til »§ 7, stk. 3 eller 6,«.

Forslaget er en konsekvens af lovforslagets § 8, nr. 2, hvor der i § 7 indsættes et nyt stk. 5, hvorefter stk. 5-6 bliver stk. 6-7.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.6. i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Til § 9

Til nr. 1

Tobaksafgiftslovens § 19, stk. 1 og 2, regulerer transport af varer under afgiftssuspensionsordningen inden for EU. Med cirkulationsdirektivet blev det i dansk ret implementeret, at transporten af varer under afgiftssuspensionsordningen også ville kunne ske til udgangstoldstedet, som er afgangstoldsted for proceduren af eksternt forsendelse.

Efter tobaksafgiftslovens § 19, stk. 3, kan Skatteforvaltningen, når importen efter bestemmelsens stk. 1 og 2 finder sted uden for et afgiftsoplag, anmode klarereren eller enhver anden person, som direkte eller indirekte har været involveret i opfyldelsen af toldformaliteter i overensstemmelse med artikel 15 i forordning (EU) nr. 952/2013, om at dokumentere, at de importerede varer er bestemt til at blive forsendt her fra landet til et andet EU-land.

Det betyder, at Skatteforvaltningen kan anmode om dokumentation for, at de importerede varer bliver sendt her fra landet som importmedlemsstat og videre til en anden medlemsstat. Skatteforvaltningen kan anmode klarereren eller enhver anden person, der direkte eller indirekte har været involveret i transporten, om dokumentationen.

Efter tobaksafgiftslovens § 19, stk. 6, kan skatteministeren fastsætte de nærmere regler for de administrative procedurer, som virksomheder og personer skal anvende ved transport af varer under afgiftssuspensionsordningen for

EU, og kravene til dokumentation efter tobaksafgiftslovens § 19, stk. 3. De nærmere regler er fastsat i tobaksafgiftsbekendtgørelsen.

Det foreslås, at tobaksafgiftslovens § 19, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Ved transport af varer fra importstedet under afgiftssuspensionsordningen efter stk. 1 og 2, skal klarereren eller enhver anden person, som direkte eller indirekte har været involveret i opfyldelsen af toldformaliteter i overensstemmelse med artikel 15 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 om EU-toldkodeksen forsyne told- og skatteforvaltningen med de fornødne oplysninger og dokumentation.«

Med lovforslagets § 9, nr. 1, foreslås skatteministerens bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om administrative procedurer udvidet til at omfatte forhold nævnt i cirkulationsdirektivets artikel 16, stk. 2, litra a, b og c.

Nyaffattelsen af § 19, stk. 3, medfører, at cirkulationsdirektivets artikel 16, stk. 2, litra c, implementeres i tobaksafgiftsbekendtgørelsen, fremfor i tobaksafgiftslovens § 19, stk. 3, hvor bestemmelsen i dag er implementeret. Det betyder, at cirkulationsdirektivets artikel 16, stk. 2, litra a, b og c, om oplysninger og dokumentation ved transport af varer fra importstedet under afgiftssuspensionsordningen efter § 19, stk. 1 og 2, vil blive udmøntet samlet i tobaksafgiftsbekendtgørelsen.

Til nr. 2

Efter tobaksafgiftslovens § 19, stk. 6, kan skatteministeren fastsætte de nærmere regler for de administrative procedurer, som virksomheder og personer skal anvende ved transport af varer under afgiftssuspensionsordningen for EU, og kravene til dokumentation efter tobaksafgiftslovens § 19, stk. 3.

Tobaksafgiftslovens § 19, stk. 6, er udmøntet i tobaksafgiftsbekendtgørelsen, hvor de procedurer, dokumenter m.v., som virksomhederne skal anvende ved transporter under afgiftssuspensionen, er reguleret.

Det foreslås i tobaksafgiftslovens § 19, stk. 6, at efter »kravene til« indsættes: »oplysninger og«.

Med lovforslagets § 9, nr. 2, foreslås skatteministerens bemyndigelse i § 19, stk. 6, udvidet. Det medfører, at skatteministeren tillige vil kunne fastsætte regler for oplysninger og dokumentation efter stk. 3.

UDKAST

Med udvidelsen af § 19, stk. 6, fastsættes der en hjemmel til ved bekendtgørelse at fastsætte, hvilke oplysninger Skatteforvaltningen skal forsynes med ved transport af varer fra importstedet under afgiftssuspensionsordningen efter § 19, stk. 1 og 2.

Skatteministeren vil dermed kunne fastsætte de nærmere regler for de administrative procedurer, som virksomheder og personer skal anvende ved transport af varer under afgiftssuspensionsordningen inden for EU, samt dokumentation og oplysninger efter § 19, stk. 3, herunder oplysninger om de unikke afgiftsnumre, som identificerer den registrerede afsender og varemottageren, i overensstemmelse med cirkulationsdirektivets artikel 16, stk. 2, litra a og b, samt dokumentation for, at de importerede varer bliver sendt her fra landet som importmedlemsstat og videre til en anden medlemsstat i overensstemmelse med cirkulationsdirektivets artikel 16, stk. 2, litra c.

Den foreslåede udvidelse af tobaksafgiftslovens § 19, stk. 6, medfører, at tobaksafgiftsloven vil være i overensstemmelse med cirkulationsdirektivets artikel 16, stk. 2, litra a-c.

Til § 10

Til nr. 1

Øl- og vinafgiftslovens § 15, stk. 1 og 2, regulerer transport af varer under afgiftssuspensionsordningen inden for EU. Med cirkulationsdirektivet blev det i dansk ret implementeret, at transporten af varer under afgiftssuspensionsordningen også ville kunne ske til udgangstoldstedet, som er afgangstoldsted for proceduren af eksternt forsendelse.

Efter øl- og vinafgiftslovens § 15, stk. 3, kan Skatteforvaltningen, når importen efter bestemmelsens stk. 1 og 2 finder sted uden for et afgiftsoplæg, anmode klarereren eller enhver anden person, som direkte eller indirekte har været involveret i opfyldelsen af toldformaliteter i overensstemmelse med artikel 15 i forordning (EU) nr. 952/2013, om at dokumentere, at de importerede varer er bestemt til at blive forsendt her fra landet til et andet EU-land.

Det betyder, at Skatteforvaltningen kan anmode om dokumentation for, at de importerede varer bliver sendt her fra landet som importmedlemsstat og videre til en anden medlemsstat. Skatteforvaltningen kan anmode klarereren eller enhver anden person, der direkte eller indirekte har været involveret i transporten, om dokumentationen.

Efter øl- og vinafgiftslovens § 15, stk. 6, kan skatteministeren fastsætte de nærmere regler for de administrative procedurer, som virksomheder og personer skal anvende ved transport af varer under afgiftssuspensionsordningen for EU, og kravene til dokumentation efter øl- og vinafgiftslovens § 15, stk. 3. De nærmere regler er fastsat i øl- og vinafgiftsbekendtgørelsen.

Det foreslås, at øl- og vinafgiftslovens § 15, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Ved transport af varer fra importstedet under afgiftssuspensionsordningen efter stk. 1 og 2, skal klarereren eller enhver anden person, som direkte eller indirekte har været involveret i opfyldelsen af toldformaliteter i overensstemmelse med artikel 15 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 om EU-toldkodeksen forsyne told- og skatteforvaltningen med de fornødne oplysninger og dokumentation.«

Med lovforslagets § 10, nr. 1, foreslås skatteministerens bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om administrative procedurer udvidet til at omfatte forhold nævnt i cirkulationsdirektivets artikel 16, stk. 2, litra a, b og c.

Nyaffattelsen af § 15, stk. 3, medfører, at cirkulationsdirektivets artikel 16, stk. 2, litra c, implementeres i øl- og vinafgiftsbekendtgørelsen, fremfor i øl- og vinafgiftslovens § 15, stk. 3, hvor bestemmelsen i dag er implementeret. Det betyder, at cirkulationsdirektivets artikel 16, stk. 2, litra a, b og c, om oplysninger og dokumentation ved transport af varer fra importstedet under afgiftssuspensionsordningen efter § 15, stk. 1 og 2, vil blive udmøntet samlet i øl- og vinafgiftsbekendtgørelsen.

Til nr. 2

Efter øl- og vinafgiftslovens § 15, stk. 6, kan skatteministeren fastsætte de nærmere regler for de administrative procedurer, som virksomheder og personer skal anvende ved transport af varer under afgiftssuspensionsordningen for EU, og kravene til dokumentation efter øl- og vinafgiftslovens § 15, stk. 3.

UDKAST

Øl- og vinafgiftslovens § 15, stk. 6, er udmøntet i øl- og vinafgiftsbekendtgørelsen, hvor de procedurer, dokumenter m.v., som virksomhederne skal anvende ved transporter under afgiftssuspensionen, er reguleret.

Det foreslås i øl- og vin afgiftslovens § 15, stk. 6, at efter »kravene til« indsættes: »oplysninger og«.

Med lovforslagets § 10, nr. 2, foreslås skatteministerens bemyndigelse i § 15, stk. 6, udvidet. Det medfører, at skatteministeren tillige vil kunne fastsætte regler for oplysninger og dokumentation efter stk. 3.

Med udvidelsen af § 15, stk. 6, fastsættes der en hjemmel til ved bekendtgørelse at fastsætte, hvilke oplysninger Skatteforvaltningen skal forsynes med ved transport af varer fra importstedet under afgiftssuspensionsordningen efter § 15, stk. 1 og 2.

Skatteministeren vil dermed kunne fastsætte de nærmere regler for de administrative procedurer, som virksomheder og personer skal anvende ved transport af varer under afgiftssuspensionsordningen inden for EU, samt dokumentation og oplysninger efter § 15, stk. 3, herunder oplysninger om de unikke afgiftsnumre, som identificerer den registrerede afsender og varemottageren, i overensstemmelse med cirkulationsdirektivets artikel 16, stk. 2, litra a og b, samt dokumentation for, at de importerede varer bliver sendt her fra landet som importmedlemsstat og videre til en anden medlemsstat i overensstemmelse med cirkulationsdirektivets artikel 16, stk. 2, litra c.

Den foreslåede udvidelse af øl- og vinafgiftslovens § 15, stk. 6, medfører, at øl- og vinafgiftsloven vil være i overensstemmelse med cirkulationsdirektivets artikel 16, stk. 2, litra a-c.

Til § 11

Til nr. 1

Det fremgår af elafgiftslovens § 5, stk. 1, at der ikke skal svares afgift af elektricitet, der a) leveres til virksomheder, der erhvervsmæssigt afsætter elektricitet, og som er registreret efter elafgiftslovens § 4, b) leveres til forbrugsregistrerede virksomheder efter § 4, stk. 3-5, og c) udføres til udlandet.

Det fremgår af elafgiftslovens § 4 a, stk. 1, at virksomheder, der får leveret elektricitet via en direkte linje, med et årligt elektricitetsforbrug på over 100.000 kWh inden for samme lokalitet fra en virksomhed registreret efter

UDKAST

§ 4, stk. 1 eller 2, hvor tilbagebetaling af afgift efter § 11 udgør mindst 87 pct. af afgiften efter denne lov, kan registreres hos Skatteforvaltningen.

Det foreslås, at der indsættes en ny § 5, *stk. 4*, i elafgiftsloven, hvorefter det er en forudsætning for anvendelse af stk. 1, litra d, at elektriciteten via en direkte linje leveres til en måler omfattet af § 7 a, stk. 1, og som kun vedrører en virksomhed nævnt i stk. 1, litra d.

Netvirksomheden har pligt til at måle forbruget af elektricitet hos forbrugere på en direkte linje, der er tilsluttet virksomhedens net, og netvirksomheden skal løbende stille oplysninger om det målte forbrug til rådighed for virksomheden, der er registreret efter § 4 a, stk. 1, på en direkte line, jf. elafgiftslovens § 7 a, stk. 1 og 2.

Det foreslåede stk. 4 vil medføre, at afgiftsfritagelsen i elafgiftslovens § 5, stk. 1, litra d, for forbrugsregistrerede virksomheder ved en direkte linje er betinget af, at elektriciteten via en direkte linje leveres til en virksomhed med en måler omfattet af elafgiftslovens § 7 a, stk. 1, og som kun vedrører en virksomhed nævnt i § 5, stk. 1, litra d.

Den foreslåede bestemmelse skal sikre, at det alene er den virksomhed, som er forbrugsregistreret ved en direkte linje, som faktisk forbruger elektricitet, der er fritaget for afgift efter § 5, stk. 1, litra d.

Virksomheder, der er registreret efter elafgiftslovens § 4, stk. 2, som leverer elektricitet via en direkte linje, skal kunne dokumentere, at modtageren er en forbrugsregistreret virksomhed, der er berettiget til at modtage elektriciteten afgiftsfrit.

Der gælder en tilsvarende værnsregel for forbrugsregistrering på det kollektive net i elafgiftslovens § 5, stk. 3, for fritagelse for afgift af elektricitet, der leveres til forbrugsregistrerede virksomheder efter elafgiftslovens § 4, stk. 3-5, for elektricitet fra det kollektive net.

Der henvises i øvrigt til punkt 2.7 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 12

Til nr. 1

UDKAST

Det fremgår af emballageafgiftslovens § 3, stk. 7, at der udstedes et bevis for registrering til oplagshavere.

Af emballageafgiftslovens § 7 a, stk. 6, fremgår, at ved indførsel eller modtagelse af afgiftspligtige varer efter § 7, stk. 1, kan en virksomhed undlade at lade sig registrere som varemottager og betale afgift, hvis mængden af indførte og modtagne afgiftspligtige varer svarer til en afgift, der ikke overstiger 10.000 kr. årligt. Den årlige periode er virksomhedens regnskabsår, dog højst 12 på hinanden følgende måneder.

Det fremgår af emballageafgiftslovens § 9, stk. 11, at virksomheder omfattet af § 3, stk. 7, og § 7 a, stk. 6, løbende skal føre regnskab, der dokumenterer, at mængden af afgiftspligtige varer svarer til en afgift, der ikke overstiger 10.000 kr. årligt. Den årlige periode er virksomhedens regnskabsår, dog højst 12 på hinanden følgende måneder. Hvad angår den årlige periode for nystiftede virksomheder, hvis første regnskabsperiode overstiger 12 måneder, dog højst 18 måneder, jf. årsregnskabslovens § 15, stk. 2, anses den årlige periode for påbegyndt ved stiftelsen af virksomheden.

Der blev i lov nr. 1728 af 27. december 2018 indsat et nyt stk. 4, i emballageafgiftslovens § 3, hvorefter stk. 4-6 blev ændret til stk. 5-7. Der blev ved en fejl ikke taget højde for lov nr. 1431 af 12. maj 2018, der endnu ikke var trådt i kraft, hvorfor emballageafgiftslovens § 9, stk. 11, 1. pkt., henviser til § 3, stk. 7, og ikke § 3, stk. 8, som tiltænkt ved lov nr. 1728 af 27. december 2018.

Det foreslås i § 9, stk. 11, 1. pkt., at »stk. 7« ændres til: »stk. 8«.

Den foreslåede ændring skal sikre, at der ikke opstår tvivl om hvilke virksomheder, der er omfattet af regnskabsbestemmelsen i § 9, stk. 11. Bestemmelsen gælder således virksomheder omfattet af § 3, stk. 1-4, der ikke har ladet sig registrere som oplagshavere, jf. § 3, stk. 8.

Der henvises i øvrigt til punkt 2.12 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 13

Med lov nr. 683 af 11. juni 2024 om ændring af lov om kuldioxidafgift af visse energiprodukter, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om afgift af naturgas og bygas m.v., lov om afgift af stenkul, brunkul og koks m.v. og forskellige andre love, er dele af aftale om Grøn skattereform

UDKAST

for industri m.v. 2022 gennemført, herunder som en omlægning af energifgifterne og CO₂-afgiften. I den forbindelse er bl.a. afgiftssatserne i mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1 og 8, nedsat med virkning fra den 1. januar 2025.

Nedsættelsen sker ved lovens § 2, nr. 1, som en nyaffattelse af bl.a. mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, og ved lovens § 2, nr. 3, som en ændring af mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 8, 2. pkt.

Mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, oplister afgiften af mineralolieprodukter m.v. Det følger af mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 8, at der af biobrændstoffer, der anvendes som motorbrændstof eller som tilsætnings- eller fyldstof i motorbrændstof, og som afsættes af virksomheder, der er registreret efter § 3, stk. 2 eller 3, kan betales afgift efter energiindholdet, såfremt dette opgøres, eller hvis energiindholdet foreligger.

Det foreslås, at § 2, nr. 1 og 3, i lov nr. 683 af 11. juni 2024 ophæves.

Det foreslåede medfører, at afgiftssatserne, der blev vedtaget med § 2, nr. 1 og 3, i lov nr. 683 af 11. juni 2024, og som indebærer en nedsættelse af mineralolieafgiftssatserne, der skal træde i kraft den 1. januar 2025, ophæves.

Ændringen skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 2, nr. 1 og 2. Med lovforslaget § 2, nr. 1 og 2, foreslås det at ændre mineralolieafgiftssatserne ved at affatte mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, og ændre i § 1, stk. 8, 2. pkt. Lovforslagets § 2, nr. 1 og 2, vil medføre at de afgiftssatser, som blev vedtaget ved § 2, nr. 1 og 3, i lov nr. 683 af 11. juni 2024, indsættes i mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1 og 8, 2. pkt., dog med forhøjede satser for diesel og dieselækvivalenter. Disse ændringer foreslås at træde i kraft den 1. januar 2025.

Til § 14

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende, jf. dog *stk. 2*.

Det betyder, at lovens § 1, nr. 9-11 og 15 – dvs. de dele af loven, der ikke er omfattet af § 14, stk. 2 – træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende. Lovens § 1, nr. 9-11 og 15, vedrører ændring af bestemmelsen om

UDKAST

rutebilletter i vejafgiftslovens § 8. Ved at bestemmelserne træder i kraft tidligere end 1. januar 2025, jf. § 14, stk. 2, bliver det muligt at købe en rutebillet fra 14 dage før rutebillettens gyldighedsperiode. Det indebærer, at der kan købes rutebilletter fra og med den 18. december 2024 med henblik på anvendelse til kørsel på det afgiftspålagte vejnet fra den 1. januar 2025.

Det foreslås i *stk. 2*, at § 1, nr. 1-8, 12-14 og 16, og §§ 2-13 træder i kraft den 1. januar 2025.

Det betyder, at de dele af loven, der ikke er omfattet af § 14, stk. 1, jf. ovenfor, træder i kraft den 1. januar 2025.

Det foreslås i *stk. 3*, at § 4, nr. 1, der omhandler adgang til ekstraordinær genoptagelse af det oprindelige afgiftstilsvaret i forbindelse med ansøgning om eller angivelse af en værditabsberegning, kun finder anvendelse, når afgiftspligten i den oprindelige afgiftssag er indtrådt den 1. januar 2025 eller senere. Er afgiftspligten i den oprindelige afgiftssag indtrådt før den 1. januar 2025, finder § 4, nr. 1, således ikke anvendelse, uanset hvornår ansøgning om eller angivelse af en værditabsberegning er indgivet. Det skal sikre, at § 4, nr. 1, ikke får tilbagevirkende kraft.

Det foreslås i *stk. 4*, at § 4, nr. 3, om 7-dages frist for gennemførelse af værditabsberegninger finder anvendelse fra den 1. januar 2026, hvor den systemmæssige understøttelse af bestemmelsen vurderes at være klar.

Det foreslås i *stk. 5, 1. pkt.*, at § 7, nr. 1, der omhandler forlængelse af fristen for genoptagelse af afgørelser om registrering, også finder anvendelse for afgørelser om registrering truffet før den 1. januar 2025. Det foreslås i *2. pkt.*, at § 7, nr. 2, der omhandler forlængelse af fristen for at træffe afgørelser om ændret registrering efter udsendelse af varsling herom, også finder anvendelse for varsling om ændring afsendt før den 1. januar 2025. Det foreslås i *3. pkt.*, at i de tilfælde, hvor 1. eller 2. pkt. er til ugunst for ejeren, pålægges afgift efter registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven eller lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. fra og med den 1. januar 2025.

Med det foreslåede *stk. 5, 1. og 2. pkt.*, tydeliggøres det, at de fristforlængelser, der foreslås med § 7, nr. 1 og 2, også finder anvendelse for sager, hvor afgørelsen om køretøjsregistreringen eller varslet om ændring heraf er truffet henholdsvis afsendt før den 1. januar 2025. Herved får fristforlængelserne hurtigst muligt effekt med henblik på at undgå afgiftsomgåelse.

UDKAST

Samtidigt sikres det, at fejl i Køretøjsregistret kan rettes, så der fremadrettet kan ske korrekt opkrævning af afgift. Med det foreslåede stk. 5, 3. pkt., sikres det, at fristforlængelserne ikke kan få bebyrdende virkning tilbage i tid, idet yderligere afgift med bestemmelsen først vil skulle betales fra og med ikrafttrædelsestidspunktet den 1. januar 2025, jf. § 7, stk. 2.

Det foreslås i *stk. 6*, at der ikke pr. 1. januar 2025 skal betales afgift for køretøjer, som den 31. december 2024 er fritaget for vejbenyttelsesafgift efter vejbenyttelsesafgiftsloven, eller som ikke er omfattet af vejbenyttelsesafgiftsloven, medmindre Skatteforvaltningen modtager oplysninger om køretøjet, som kan begrunde, at køretøjet er afgiftspligtigt. Det foreslåede stk. 6, vil betyde, at der for lastbiler, for hvilke der ikke skal betales afgift efter vejbenyttelsesafgiftsloven, heller ikke skal betales afgift efter vejafgiftsloven. I det tilfælde, at Skatteforvaltningen modtager oplysninger, som kan begrunde, at køretøjet er afgiftspligtigt efter vejafgiftsloven, videreføres tidligere fritagelser for afgift dog ikke. Det kan f.eks. være oplysninger om, at en cirkuslastbil siden den tidligere afgørelse om fritagelse efter vejbenyttelsesafgiftsloven har ændret anvendelse og nu benyttes til godstransport.

Det foreslås i *stk. 7*, at regler udstedt i medfør af § 4 a, stk. 5, i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 1107 af 2. juni 2021, som ændret ved § 40 i lov nr. 753 af 13. juni 2023, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af regler udstedt i medfør af § 4 a, stk. 4, i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. denne lovs § 3, nr. 8.

Det foreslås i *stk. 8*, at regler udstedt i medfør af § 7, stk. 6, i spiritusafgiftslovens, jf. lovbekendtgørelse nr. 417 af 23. april 2024, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af regler udstedt i medfør af § 7, stk. 7, i spiritusafgiftsloven, jf. denne lovs § 8, nr. 2.

Loven gælder ikke for Færøerne eller Grønland, fordi de love, der foreslås ændret, ikke gælder for Færøerne eller Grønland og ikke indeholder en hjemmel til at sætte lovene i kraft for Færøerne eller Grønland.