

Lovforslag nr. L 225. Fremsat den 5. april 2006 af skatteministeren (Kristian Jensen)

Forslag

til

Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og ligningsloven

(Udenlandske firmabiler, fradrag for særligt brændstoføkonomiske brugte indførte personbiler og ophævelse af gebyret for vurdering af nye køretøjer)

§ 1

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

1. I § 1, stk. 2, ændres »§ 3 a, stk. 6« til: »§ 3 a, stk. 7«.

2. I § 1, stk. 3, 3. og 4. pkt., ændres »§ 3 a, stk. 1 eller 6« til: »§ 3 a, stk. 3 eller 7 og § 3 c, stk. 1«.

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

4. I § 1 indsættes som stk. 4-7:

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

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

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

Stk. 6. Ved anvendelsen af stk. 5 omfatter kørsel i Danmark både privat og erhvervmæssig kørsel. Kørsel i udlandet omfatter alene erhvervmæssig kørsel. Udlandet omfatter både EU/EØS-lande samt tredjelande. Til erhvervmæssig kørsel i udlandet henregnes også kørsel til og fra bopælen i Danmark og arbejdspladsen i udlandet inklusiv den del af kørslen, der foregår i Danmark. Privat kørsel i udlandet medregnes ikke i forhold til den erhvervmæssige anvendelse i udlandet. Anvendes køretøjet samme dag privat både i Danmark og i udlandet, medregnes alene den private anvendelse i Danmark.

Stk. 7. Told- og skatteforvaltningen kan efter udløbet af en 12-måneders periode i ganske særlige tilfælde fravige fra kriterierne i stk. 5, således at et køretøj ikke bliver afgiftspligtigt.«

5. § 3 a affattes således:

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

Stk. 2. Ved ansøgningen skal ansøger afgive en erklæring om, at motorkøretøjet er omfattet af § 1, stk. 4, samt hvor og i hvilket omfang køretøjet skal anvendes inden for en 12-måneders periode, jf. § 1, stk. 5.

Stk. 3. Told- og skatteforvaltningen kan efter ansøgning tillade, at afgiften af registreringspligtige motorkøretøjer, der er afgiftspligtige, jf. § 1, stk. 5, kan betales kvartalsvis forud med 3 pct. for hvert påbegyndt kvartal af den beregnede afgift. Ved betalingen tillægges 1,5 pct. for hvert påbegyndt kvartal af den registreringsafgift, der resterer efter den foretagne betaling. Ved betaling første gang betales desuden et depositum svarende til første kvartals afgift og tillæg til dækning af eventuelle restancer vedrørende registreringsforholdet.

Stk. 4. For betaling af afgift hæfter den, der stiller køretøjet til rådighed for den herboende arbejdstager. Hæftelsen for betaling af afgift vedrørende selvstændige erhvervsdrivende følger af § 19, stk. 2.

Stk. 5. Pligten til betaling af afgift og tillæg ophører ved udgangen af den måned, hvori registreringspligten i Danmark ophører eller motorkøretøjet udgår af ordningen, jf. § 1, stk. 3. Ophører registreringspligten eller udgår motorkøretøjet af ordningen, jf. § 1, stk. 3, tilbagebetaler told- og skatteforvaltningen depositummet samt for meget betalt afgift og tillæg. Told- og skatteforvaltningen tilbagebetaler endvidere depositummet, når den samlede afgift er betalt eller der sker afgiftsberigtigelse efter stk. 6.

Stk. 6. Overgår et motorkøretøj, der hidtil har været afgiftsfrit, jf. § 1, stk. 4, til en person eller virksomhed, der ikke er omfattet af § 1, stk. 4, ved salg eller anden overdragelse, forfalder resten af afgiften, medmindre afgiften af motorkøretøjet i stedet berigtiges efter reglerne i § 4, stk. 3-16.

Stk. 7. Bestemmelserne i stk. 1-6 finder tilsvarende anvendelse for motorkøretøjer, som er registreret med udenlandske nummerplader.

Stk. 8. Efter ansøgning fritages for afgift motorkøretøjer, der er indregistreret som hyrevogne i udlandet, og som af en herboende her i landet udelukkende anvendes til erhvervsmæssig personbefordring.

Stk. 9. Skatteministeren kan fastsætte regler om meddelelse og fremvisning af tilladelse og om betaling af de i stk. 1-8 nævnte afgifter og tillæg.«

6. Efter § 3 b i afsnittet »afgiftsfrigtagelser« indsættes:

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

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

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

Stk. 4. Overgår et motorkøretøj til varig anvendelse her i landet ved salg eller anden overdragelse eller i forbindelse med, at ejeren af et køretøj omfattet af stk. 1, tager varigt ophold her i landet, forfalder resten af afgiften, medmindre afgiften af motorkøretøjet i stedet berigtiges efter reglerne i § 4, stk. 3-16.

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

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

8. Efter § 7 c i afsnittet »godtgørelse af afgift« indsættes:

»§ 7 d. Told- og skatteforvaltningen godtgør efter ansøgning afgift opkrævet af køretøjer som nævnt i § 1, stk. 4, såfremt den person eller den virksomhed, der har betalt afgiften, efter udløbet af en 12-måneders periode dokumenterer, at køretøjet i perioden faktisk ikke i det væsentlige

har været anvendt varigt i Danmark, jf. § 1, stk. 5.

Stk. 2. Skatteministeren kan fastsætte regler for dokumentation af forhold omfattet af stk. 1.«

9. § 9, stk. 4 affattes således:

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

10. I § 9, stk. 5, udgår: »Afgiften forhøjes som anført i stk. 4.«

11. I § 19, stk. 1, ændres, »§ 3 a og § 3 b, stk. 3« til: »§ 3 a, § 3 b, stk. 3 og § 3 c«.

12. I § 19, stk. 2, ændres »§ 3 a, stk. 3« til: »§ 3 a, stk. 4«.

13. I § 25, stk. 1, 3. pkt., ændres »§ 3 a, stk. 1, 6 eller 7 og § 3 b, stk. 1« til: »§ 3 a, stk. 1, 3 eller 7, § 3 b, stk. 1 og § 3 c, stk. 1«.

14. I § 27, stk. 1, nr. 3, ændres »§ 3 a, stk. 1, 7 og 8 og § 3 b, stk. 1« til: »§ 3 a, stk. 1, 3 og 8, § 3 b, stk. 1 og § 3 c, stk. 1«.

§ 2

I lov om påligningen af indkomstskat til staten (ligningsloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 887 af 20. september 2005, som ændret senest ved lov nr. 68 af 7. februar 2006, foretages følgende ændring:

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

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

§ 3

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

Stk. 2. § 1, nr. 7, har virkning fra den 1. januar 2006.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Forslaget har for det første til formål at bringe registreringsafgiftslovens bestemmelser om udenlandske firmabiler i overensstemmelse med de EU-retlige principper, EF-Domstolen fastslog ved dommen af 15. september 2005, C-464/02 (firmabildommen). Den eksisterende bestemmelse i registreringsafgiftslovens § 3 a foreslås opdelt i to bestemmelser. Forslagets § 3 a omhandler de nye bestemmelser vedrørende udenlandske firmabiler. Det er således en ændring af den nuværende § 3 a, stk. 1, nr. 2. Forslagets § 3 c er derimod en videreførelse af den nuværende § 3 a, stk. 1, nr. 1, og vedrører udlændingebiler, dvs. indregistreringspligtige motorkøretøjer tilhørende en udlænding og af denne benyttes under et tidsbegrænset ophold her i landet.

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

På grund af forslaget om ændring af registreringsafgiftsloven er der behov for at konsekvensændre ligningslovens regler om beskatning af privat rådighed over udenlandske firmabiler.

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

2. Formål og baggrund for de enkelte bestemmelser

2.1 Udenlandske firmabiler – registreringsafgiftsloven

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

medlemslandenes loyalitetsforpligtelse i EF-traktatens artikel 10.

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

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

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

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

I forlængelse heraf fastslog EF-Domstolen i præmis 76 og 77, at når en firmabil »i det væsentlige skal anvendes varigt i Danmark, eller når den faktisk anvendes på denne måde, er situationen sammenlignelig med den, der gav anledning til Cura Anlagen-dommen. Under disse omstændigheder er det lovligt for Kongeriget Danmark at opkræve registreringsafgift af et køretøj, der af et selskab, som har sit hjemsted i en anden medlemsstat, stilles til rådighed for en dansk bosat arbejdstager.« EF-Domstolen begrundede i præmis 78 dette med, at »i denne situation er en ligebehandling af de omhandlende arbejdstageres og de øvrige i Danmark bosattes anvendelse af en firmabil således lovlig for så vidt angår opkrævningen af en sådan afgift, og tilstrækkelig til at begrunde hindringen for arbejdskraftens frie bevægelighed.« Endvidere lagde EF-Domstolen vægt på, at tilknytningen til Danmark i den pågældende situation var størst. Det fremgik af præmis 79, »såfremt de i denne doms præmis 76 opregnede betingelser ikke er opfyldt, er den i en anden medlemsstat indregistrerede firmabils tilknytning til Danmark mindre, hvorfor en anden begrundelse for den omhandlende hindring er nødvendig«.

EF-Domstolen bemærkede i præmis 81, at »for så vidt som den danske regering finder, at ordningen med afgift på midlertidig registrering er begrundet i hensynet til at undgå skatteunddragelse gennem anvendelse af en firmabil indregistreret i en anden medlemsstat, må det fastslås, at en almindelig formodning for skatteunddragelse eller skattesvig ikke kan baseres på den omstændighed, at en arbejdsgiver med hjemsted i en anden medlemsstat stiller en firmabil til rådighed for en arbejdstager med bopæl i Danmark med henblik på erhvervsmæssige eller erhvervsmæssig og privat anvendelse. En sådan formodning kan således ikke begrunde en skatteforanstaltning, der griber ind i udøvelsen af en grundlæggende frihed, som traktaten sikrer.« I præmis 83 anførte EF-Dom-

stolen, at »denne konstatering gælder ikke alene for en erhvervsmæssig anvendelse af firmabilen, men også for en privat anvendelse, der er accessorisk i forhold til den erhvervsmæssige anvendelse (jf. i denne retning Ledoux-dommen, præmis 18)«. EF-Domstolen havde tidligere i forbindelse med vurderingen af anvendelsesområdet for artikel 39 i præmis 50 henvist til Ledoux og anførte, at »således som EF-Domstolen har fastslået i præmis 18 i sin dom af 6. juli 1988, Ledoux (sag 128/86, Sml. S. 3741), berører den omstændighed, at en arbejdstager, for så vidt angår arbejdsvilkårene, stilles ringere end sine kolleger med bopæl i arbejdsgiverens hjemstat, direkte arbejdstagerens udøvelse af sin ret til fri bevægelighed inden for Fællesskabet.«

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

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

2.2 Fradrag for særlig brændstoføkonomiske brugte indførte personbiler

Lovforslaget har til formål at hindre, at der opstår en konkurrencefordrejning mellem nye og brugte indførte brændstoføkonomiske biler. Efter de gældende regler har særligt brændstoføkonomiske biler, der indføres som brugte skulle afgiftsberigtiges som almindelige ikke særligt brændstoføkonomiske biler siden udgangen af 2005.

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

Da der kan være afgiftsberigtiget særligt brændstoføkonomiske biler med den højere registreringsafgift efter de gældende regler, foreslås det, at denne del af

lovforslaget får virkning fra og med den 1. januar 2006.

2.3 Udenlandske firmabiler – ligningsloven

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

2.4. Ophævelse af gebyret for vurdering af nye køretøjer

I oktober 2004 rettede Kommissionen henvendelse om registreringsafgiftslovens system for anmeldelse af priser. Henvendelsen skete i form af en åbningskrivelse, der er et ledende skridt i en traktatkærnelcesprocedure. Den danske regering besvarede henvendelsen i overensstemmelse med et notat om sagen, som er oversendt til Folketingets Europaudvalg den 21. december 2004.

Efterfølgende drøftelser med Kommissionen har afsluttet, at sagens kerne ikke er systemet med anmeldte standardpriser for biler, men at gebyret for vurdering af nye biler og motorcykler medfører, at ensartede situationer behandles forskelligt afhængigt af, om der er tale om handel gennem de sædvanlige handelskanaler eller tale om direkte import. Det skyldes, at der ved parallelt importerede køretøjer typisk er tale om så få eksemplarer, at der sker en vurdering af køretøjet i stedet for en (gebyrfri) prisanmeldelse. Det foreslås derfor, at gebyrerne for vurdering af nye biler og motorcykler, der skal afgiftsberigtiges her i landet, ophæves.

3. De enkelte forslags indhold

3.1 Udenlandske firmabiler – registreringsafgiftsloven

3.1.1 Gældende ret

Det følger af registreringsafgiftslovens § 1, stk. 1, at der skal betales registreringsafgift af motorkøretøjer, som skal indregistreres efter færdselsloven. Efter færdselsloven er det hovedreglen, at dansk bosatte

ikke må køre i et udenlandsk indregistreret køretøj her i landet. Køretøjet skal indregistreres i Danmark, og der skal i den forbindelse som udgangspunkt betales afgift efter registreringsafgiftsloven. Disse regler blev, som nævnt under afsnit 2.1, under retssagen omalt som »den tidligere ordning«.

Bekendtgørelse om benyttelse af udenlandske køretøjer i Danmark (Bekendtgørelse nr. 880 af 23. august 2004), indeholder visse undtagelser til indregistreringspligten. En af undtagelserne følger af bekendtgørelsens § 17, stk. 4, hvoraf det følger, »at endvidere må en person med bopæl her i landet føre et motorkøretøj, der stilles til rådighed af en virksomhed eller et fast driftssted, der er beliggende i udlandet, med henblik på enten erhvervsmæssigt eller erhvervsmæssig og privat anvendelse i det pågældende udland og her i landet. Beskæftigelse ved virksomheden eller det faste driftssted skal udgøre den pågældende persons hovederhverv. Det er en forudsætning for kørslen, at de statslige told- og skattemyndigheder efter ansøgning har meddelt tilladelse til, at der betales registreringsafgift af køretøjet efter de særlige regler herom. Tilladelse skal medbringes i motorkøretøjet under kørsel her i landet og på forlangende vises til politiet. Motorkøretøjet må alene føres af den person, som er omfattet af tilladelse, eller af personer, der hører til den pågældende husstand«. De særlige regler, der henvises til, er registreringsafgiftslovens § 3 a.

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

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

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

Registreringsafgiftslovens § 3 a blev indført ved lov nr. 385 af 2. juni 1999, med virkning fra 1. juli 1999. Bestemmelsen blev indført på baggrund af, at Kommissionen havde indledt den administrative procedure i traktatkrænkelssagen mod Danmark. Som nævnt under afsnit 2.1 blev disse regler under retssagen omtalt som »den ændrede ordning«.

3.1.2 Forslaget

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

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

Det er stadigvæk færdselsloven, der regulerer, hvornår et køretøj skal indregistreres. Udgangspunktet efter færdselsloven er, at en dansk bosat skal anvende en dansk indregistreret bil.

Fremtidigt vil dette udgangspunkt i visse situationer blive fraveget for de firmabiler, der stilles til rådighed for en herboende arbejdstager eller selvstændigt erhvervsdrivende.

For denne gruppe foreslås, at hvis de er bosat i Danmark og anvender firmabilen både i Danmark og i udlandet, kan de anvende en udenlandsk indregistreret firmabil afgiftsfrit i Danmark, hvis told- og skatteforvaltningen efter ansøgning har afgjort, at køretøjet ikke er afgiftspligtigt efter registreringsafgiftsloven. Køretøjet vil også kunne indregistreres i Danmark. Det skal til orientering nævnes, at forskellen på dansk eller udenlandsk indregistrering er, at ved registrering på danske plader betales vægtafgift eller brændstofbrugsafgift af personbiler til Danmark.

I det efterfølgende tages der udgangspunkt i, at firmabilen er indregistreret i udlandet. Men som nævnt vil en afgiftsfri bil også kunne indregistreres i Danmark.

Det skal til orientering nævntes, at som følge af dette forslag, vil der blive foretaget de fornødne ændrin-

ger i bekendtgørelse om benyttelse af udenlandske køretøjer i Danmark (Bekendtgørelse nr. 880 af 23. august 2004).

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

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

EF-Domstolen uddyber derudover ikke nærmere, hvad der skal forstås ved, at et køretøj anses for i det væsentlige at blive anvendt varigt i Danmark eller faktisk er blevet anvendt på denne måde. Dette spørgsmål har været drøftet med Kommissionen.

På den baggrund foreslås det, at der indføres to objektive kriterier ved vurderingen af, hvor køretøjet i det væsentligste skal anvendes varigt eller faktisk anvendes på denne måde, henholdsvis et dagskriterium og et kilometerkriterium. Begge kriterier vurderes i forhold til en samlet 12-måneders periode. Begge kriterier skal være opfyldt, før køretøjet er afgiftspligtigt efter registreringsafgiftsloven. Den 12-måneders periode behøver ikke at følge kalenderåret, men kan starte på hvilket som helst tidspunkt i løbet af året og i løbet af et ansættelsesforhold. Efter en 12-måneders periode starter en ny 12-måneders periode. Hvis et ansættelsesforhold varer tre år, indeholder forholdet tre på hinanden følgende 12-måneders perioder.

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

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

- Hvis anvendelsen i udlandet er helt eller delvist erhvervsmæssig, indgår dagen ikke i forhold til de talte dage på dansk territorium i den relevante

12-måneders periode. Det gælder uanset, om anvendelsen i Danmark er erhvervmæssig eller privat.

- Hvis anvendelsen i udlandet alene er privat, tæller dagen med i forhold til anvendelse af køretøjet på dansk territorium. Det gælder uanset, om anvendelsen i Danmark er erhvervmæssig eller privat.

Den rene private anvendelse i udlandet af en firmabil tæller således alene med i forhold til anvendelsen i Danmark, hvis firmabilen samme dag har været anvendt privat både i Danmark og udlandet. Har bilen alene været anvendt i udlandet og alene i privat henseende, tæller denne dag ikke med hverken i forhold til anvendelsen i Danmark eller i udlandet.

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

Hvis en firmabil i overensstemmelse med alene et af kriterierne (dagskriteriet eller kilometerkriteriet) ikke er afgiftspligtig i Danmark, har det ingen betydning, at firmabilen opfylder det andet kriterium. Dette betyder, at hvis firmabilen i overensstemmelse med kilometerkriteriet ikke bliver anvendt i det væsentlige varigt i Danmark, bliver køretøjet ikke afgiftspligtigt, selvom firmabilen efter dagskriteriet faktisk i perioden bliver anvendt flere end 183 dage i Danmark. Begge kriterier skal være opfyldt, før en udenlandsk indregistreret firmabil er omfattet af afgiftsplikten i registreringsafgiftsloven.

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

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

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

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

De foreslåede ændringer er ikke til hinder for, at firmabilen også anvendes til private formål, jf. dommens præmis 83. Det er i forhold til registreringsafgiften et anliggende mellem arbejdsgiver og arbejdstager, hvorvidt køretøjet også må anvendes privat. Lig de gældende regler i registreringsafgiftslovens § 3 a kan den herboende hustru efter de foreslåede ændringer også anvende køretøjet til privat kørsel.

De objektive dags- og kilometerkriterier er valgt, fordi de vurderes at være egnet til at sikre en ensartet administration af reglerne.

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

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

Det foreslås derfor, at de foreslåede ændringer for anvendelse af en udenlandsk firmabil også skal finde anvendelse i den situation, hvor der er tale om en her-

boende selvstændig erhvervsdrivende, der udøver virksomhed omfattet af enten artikel 43 eller artikel 49.

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

Artikel 43 – afskaffelse af restriktioner for den frie etableringsret:

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

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

Artikel 49 – fri udveksling af tjenesteydelser:

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

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

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

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

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

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

3.2 Fradrag for særlig brændstoføkonomisk brugte indførte personbiler

3.2.1 Gældende ret

Ved lov nr. 948 af 20. december og lov nr. 964 af 20. december 1999 blev registreringsafgiften og brændstofforbrugsafgiften (grøn ejerafgift) med virkning fra 1. januar 2000 ændret således, at afgiftsbelastningen for særligt brændstoføkonomiske biler blev lavere end den givet pris, brændstoføkonomi og brændstofftype, var efter de indtil da gældende regler. Indtil 2005 havde denne ændring også virkning for brugte, indførte, brændstoføkonomiske biler. Med forslaget ligestilles brugte, indførte, brændstoføkonomiske biler også fremover med nye brændstoføkonomiske biler.

3.2.2 Forslaget

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

3.3 Udenlandske firmabiler – ligningsloven

3.3.1 Gældende ret

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

den faktiske private brug af firmabilen er ikke relevant for beskatningen.

Der skal ske beskatning:

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

Den skattepligtige værdi af fri bil

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

Bilens værdi - værdiansættelse

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

For biler, der er anskaffet højst tre år efter første indregistrering, opgøres bilens værdi i det indkomstår, hvor første indregistrering er foretaget, og i de to følgende indkomstår, til den oprindelige nyvognspris og herefter til 75 pct. af nyvognsprisen, jf. ligningslovens § 16, stk. 4, 3. pkt. Nyvognsprisen er fakturaprisen, inkl. moms, registreringsafgift, leveringsomkostninger og alt normalt tilbehør, jf. Vestre Landsrets dom af 8. januar 2004 (SKM2004.18.VLD).

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

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

3.3.2 Forslaget

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

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

3.4 Ophævelse af gebyret for vurdering af nye køretøjer

3.4.1 Gældende ret

For nye biler og motorcykler, der skal afgiftsberigtiges efter registreringsafgiftsloven, men hvor der ikke er anmeldt en pris, fastsættes den afgiftspligtige værdi ved vurdering af køretøjet, og afgiften forhøjes med 500 kr. for motorcykler og 1.000 kr. for biler, jf. lovens § 9, stk. 4 og 5.

3.4.2 Forslaget

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

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

4. Provenumæssige konsekvenser

4.1 Udenlandske firmabiler – registreringsafgiftsloven

De provenumæssige konsekvenser kan kun skønnes med stor usikkerhed.

Der er kun et begrænset antal udenlandske firmabiler, der betaler ratevis (kvartalsvis) afgift efter gæl-

dende regler. Derfor er de umiddelbare konsekvenser ved uændret adfærd i størrelsesordenen 1 mio. kr. årligt.

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

I en periode vil der imidlertid komme større provenutab. Det skyldes, at de ekstra udenlandske firmabiler går fra en situation, hvor der betales registreringsafgift på købstidspunktet til at der betales løbende. For en bil, der går fra normal registreringsafgift til ratevis (kvartalsvis) afgift betyder det, at staten får færre afgiftsindtægter i købsåret, men flere afgiftsindtægter de efterfølgende år.

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

4.2 Fradrag for særlig brændstoføkonomiske brugte indførte personbiler

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

4.3 Udenlandske firmabiler – ligningsloven

Forslaget om ændring af ligningsloven skønnes ikke at have provenumæssige konsekvenser. Den foreslåede konsekvensændring svarer til praksis efter gældende regler, hvorefter grundlaget for beregning af den skattepligtige værdi af fri bil er det samme, uanset hvor bilen er anskaffet og indregistreret, og uanset om arbejdsgiveren er dansk eller udenlandsk.

4.4 Ophævelse af gebyret for vurdering af nye køretøjer

Der afgiftsberigtiges ca. 3.000 nye køretøjer årligt på grundlag af en vurderet afgiftspligtig værdi, heraf er ca. 800 motorcykler. Det skønnes på dette grund-

lag, at provenutabet for statskassen ved gennemførelse af forslaget udgør 2,5 – 2,6 mio. kr. årligt.

5. Administrative konsekvenser for stat, amt og kommuner

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

6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel. Styrelsen vurderer, at forslaget medfører administrative lettelser på 128 kr. pr. omfattet virksomhed. Det vides ikke hvor mange virksomheder, der vil være omfattet. Styrelsen vurderer endvidere, at den indførte tilladelsesordning medfører administrative løbende byrder for de omfattede virksomheder. Disse administrative konsekvenser vurderes dog ikke at være af et omfang, der berettiger, at forslaget forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel.

7. Administrative konsekvenser for borgerne

7.1. Udenlandske firmabiler – registreringsafgiftsloven

Hvis et køretøj efter det foreslåede dagskriterium eller kilometerkriterium i det væsentlige bliver anvendt varigt i udlandet, medfører lovforslaget, at køretøjet ikke skal afgiftsberigtiges efter registreringsafgiftsloven.

Desuden vil forslaget som følge af afskaffelsen af hovederhvervs-kriteriet medføre, at der er flere køretøjer, som vil kunne afgiftsberigtiges efter ratevis (kvartalsvis) ordningen.

7.2. Fradrag for særlig brændstoføkonomiske brugte indførte personbiler

Forslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

7.3 Udenlandske firmabiler - ligningsloven

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

7.4 Ophævelse af gebyret for vurdering af nye køretøjer

Forslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

8. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget medfører ikke nævneværdige miljø-mæssige konsekvenser.

9. Forholdet til EU-retten

9.1 Udenlandske firmabiler - registreringsafgiftsloven

Den del af forslaget, der angår registreringsafgiften for udenlandske firmabiler, er fremsat som konsekvens af EF-Domstolens dom af 15. september 2005 i sag C-464/02, Kommissionen mod Danmark (firma-bildommen). Der henvises herom til de almindelige bemærkninger - afsnit 3.1.2.

9.2 Fradrag for særlig brændstoføkonomiske brugte indførte personbiler

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

9.3 Udenlandske firmabiler - ligningsloven

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

8.4 Ophævelse af gebyret for vurdering af nye køretøjer

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

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

10. Kommunikationsplan

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

Når lovforslaget er vedtaget, vil loven være tilgængelig på Skatteministeriets hjemmeside.

SKAT vil efter vedtagelsen af lovforslaget informere om de nye regler på sin hjemmeside, www.skat.dk. De nye regler vil ligeledes fremgå af Punktafgiftsvejledningen og Ligningsvejledningen på www.skat.dk.

11. Høring

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

F. t. l. vedr. registreringsafgiftsloven og ligningsloven

Danmark, Politifuldmægtigforeningen, Rigsadvokaten, Rigspolitichefen, Skattechefforeningen, Skatterevisorforeningen, SKAT, Transport- og Energiministeriet, Økonomi- og Erhvervsministeriet.

En oversigt over modtagne høringsvar og Skatteministeriets kommentarer hertil bliver medtaget som bilag til lovforslaget.

Vurdering af konsekvenserne for lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner		<p><i>Udenlandske firmabiler – registreringsafgiftsloven</i></p> <p>Under en række forudsætninger skønnes, at den varige effekt på det statslige provenu bliver et tab i størrelsesordenen 15-20 mio. kr.</p> <p><i>Fradrag for særlig brændstoføkonomiske brugte personbiler</i></p> <p>Ved et antal registreringer af brugte indførte særligt brændstoføkonomiske biler på 2 – 300 stk. årligt vil det årlige provenutab udgøre 1 – 1,5 mio. kr.</p> <p><i>Ophævelse af gebyret for vurdering af nye køretøjer</i></p> <p>Det skønnes, at provenutabet for statskassen ved gennemførelse af forslaget udgør 2,5 – 2,6 mio. kr. årligt.</p>
Administrative konsekvenser for det offentlige		En gennemførelse af lovforslaget skønnes ikke at medføre nævneværdige administrative konsekvenser.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel. Styrelsen vurderer, at forslaget medfører administrative lettelser på 128 kr. pr. omfattet virksomhed. Det vides ikke hvor mange virksomheder, der vil være omfattet.	
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Styrelsen vurderer endvidere, at den indførte tilladelsesordning medfører administrative løbende byrder for de omfattede virksomheder. Disse administrative konsekvenser vurderes dog ikke at være af et omfang, der berettiger, at forslaget forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel.	
Miljømæssige konsekvenser	Lovforslaget medfører ikke nævneværdige miljømæssige konsekvenser.	

	Positive konsekvenser/mindredgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Administrative konsekvenser for borgerne	<p><i>Udenlandske firmabiler – registreringsafgiftsloven</i></p> <p>Hvis et køretøj efter det foreslåede dagskriterium eller kilometerkriterium i det væsentlige bliver anvendt varigt i udlandet, medfører lovforslaget, at køretøjet ikke skal afgiftsberigtiges efter registreringsafgiftsloven.</p> <p>Desuden vil forslaget som følge af afskaffelsen af hovederhvervs-kriteriet medføre, at der er flere køretøjer, som vil kunne afgiftsberigtiges efter ratevis (kvartalsvis) ordning.</p>	De øvrige forslag har ingen administrative konsekvenser for borgerne
Forholdet til EU-retten	<p><i>Udenlandske firmabiler - registreringsafgiftsloven</i></p> <p>Den del af forslaget, der angår registreringsafgiften for udenlandske firmabiler, er fremsat som konsekvens af EF-Domstolens dom af 15. september 2005 i sag C-464/02, Kommissionen mod Danmark (firmabildommen). Der henvises herom til de almindelige bemærkninger - afsnit 3.1.2.</p> <p><i>Fradrag for særlig brændstoføkonomiske brugte indførte personbiler</i></p> <p>Forslaget går ud på at ligestille eventuelle meget brændstoføkonomiske biler, der måtte blive indført fra udlandet, med tilsvarende biler, der registreres 1. gang her i landet, når det gælder registreringsafgiften. Denne del af lovforslaget skønnes at bringe registreringsafgiftsloven i bedre overensstemmelse med EU-retten.</p> <p><i>Udenlandske firmabiler – ligningsloven</i></p> <p>Den foreslåede konsekvensændring af ligningsloven vurderes at være i overensstemmelse med EU-retten. Nyaffattelsen af ligningslovens § 16, stk. 4, 5. pkt., medfører i overensstemmelse med gældende praksis, at grundlaget for beregningen af den skattepligtige værdi af en firmabil er det samme, uanset hvor bilen er anskaffet og indregistreret, og uanset om arbejdsgiveren er dansk eller udenlandsk.</p> <p><i>Ophævelse af gebyret for vurdering af nye køretøjer</i></p> <p>I oktober 2004 rettede Kommissionen henvendelse om registreringsafgiftslovens system for anmeldelse af priser. Den danske regering besvarede henvendelsen i overensstemmelse med notat om sagen oversendt til Folketingets Europaudvalg den 21. december 2004.</p> <p>Efterfølgende drøftelser med Kommissionen har afdækket, at sagens kerne nu ikke er systemet med anmeldte standardpriser for biler, men at gebyret for vurdering af nye biler og motorcykler medfører, at ensartede situationer behandles forskelligt afhængigt af om der er tale om handel gennem de sædvanlige handelskanaler eller tale om direkte import. Denne del af lovforslaget skønnes at bringe registreringsafgiftsloven i bedre overensstemmelse med EU-retten.</p>	

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**Til § 1*

Til nr. 1, 2 og 3

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

Til nr. 4

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

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

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

På denne baggrund indebærer forslaget en ændring i forhold til, hvornår en udenlandsk indregistreret firmabil betragtes som værende et afgiftspligtigt motorkøretøj, jf. registreringsafgiftslovens § 1. Forslaget indeholder dernæst en ændring af anvendelsesområdet for registreringsafgiftslovens § 3 a, hvorefter der kan opnås tilladelse til ratevis (kvartalsvis) betaling af registreringsafgiften for motorkøretøjer i grænsegænger-situationer.

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

hed har instruktionsbeføjelsen i forhold til arbejdstageren.

De foreslåede ændringer vil ligeledes omfatte herboende selvstændige erhvervsdrivende, der udfører virksomhed omfattet af enten EF-traktatens artikel 43 eller 49. Dette har baggrund i, at EF-Domstolen fortolker EF-traktatens artikel 43 (den frie etableringsret), og EF-traktatens artikel 49 (den frie udveksling af tjenesteydelser), parallelt med artikel 39 (arbejdskraftens frie bevægelighed). EF-Domstolen har senest fastslået dette ved domstolens dom af den 15. december 2005 i de forenede sager C-151/04 og C-152/04 (Claude Nadin, Nadin-Lux SA og Jean-Pascal Durré). I disse sager fastslog Domstolen, at artikel 43 er til hinder for, at nationale bestemmelser i en medlemsstat pålægger en selvstændig erhvervsdrivende, der er bosat i denne medlemsstat, pligt til i denne stat at indregistrere firmabil, der er stillet til rådighed for ham af det selskab, der beskæftiger ham, og som har hjemsted i en anden medlemsstat, når dette køretøj hverken er bestemt til fortrinsvis varig anvendelse i den førstnævnte medlemsstat eller faktisk anvendes på denne måde.

De foreslåede ændringer omfatter således den situation, hvor der er tale om en herboende selvstændig erhvervsdrivende, der udøver virksomhed omfattet af enten artikel 43 eller artikel 49, og i den forbindelse anvender en firmabil. Dette omfatter eksempelvis den situation, hvor en herboende selvstændig erhvervsdrivendes kørsel i udlandet alene har til formål at indhente ordrer mm., og hvor handlen foregår i Danmark. Det afgørende er, at der er en grænseoverskridende økonomisk aktivitet.

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

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

Der er således to betingelser, som begge skal være opfyldt for, at Danmark har beskatningskompetence for en herboendes anvendelse af en udenlandsk firmabil på dansk territorium. Der skal for det første være tale om en »varig« anvendelse af køretøjet. Dette har

betydning for den tidsmæssige udstrækning af anvendelsen. For det andet skal firmabilen i det »væsentlige« anvendes i Danmark. Denne betingelse vedrører omfanget af brugen af firmabilen i Danmark i forhold til omfanget af brugen i udlandet.

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

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

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

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

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

Den rene private anvendelse i udlandet af en firmabil tæller således alene med i forhold til anvendelsen i Danmark, hvis firmabilen samme dag har været anvendt privat både i Danmark og udlandet. Har bilen alene været anvendt i udlandet og alene i privat henseende, tæller denne dag ikke med hverken i forhold til anvendelsen i Danmark eller i udlandet.

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

Hvis en firmabil i overensstemmelse med alene et af kriterierne (*dagskriteriet* eller *kilometerkriteriet*) ikke er afgiftspligtig i Danmark, har det ingen betydning, at firmabilen efter det andet kriterium er omfattet af afgiftspligten. Dette betyder, at hvis firmabilen i overensstemmelse med *kilometerkriteriet* ikke bliver anvendt i det væsentlige varigt i Danmark, bliver køretøjet ikke afgiftspligtigt, selvom firmabilen efter *dagskriteriet* faktisk i perioden bliver anvendt flere end 183 dage i Danmark. Begge kriterier skal være opfyldt, før en udenlandsk indregistreret firmabil er omfattet af afgiftspligten i registreringsafgiftsloven.

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

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

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

i udlandet, både i forhold til dagskriteriet og i forhold til kilometerkriteriet.

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

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

Eksempel 1

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

Eksempel 2

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

Eksempel 3

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

Eksempel 4

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

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

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

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

Eksempel 5a

En herboende arbejdstager er ansat ved et tysk firma som sælger på både det danske og det svenske marked. Arbejdstageren kører erhvervmæssigt i Sverige tre dage ugentligt og resten af tiden i Danmark. Den erhvervmæssige kørsel i Sverige er 27.000 km årligt, den erhvervmæssige kørsel i Danmark er 18.000 km, og den private kørsel i Danmark er 5.000 km. Der er ca. 45 arbejdsuger i løbet af en 12-måneders periode.

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

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

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

Eksempel 5b

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

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

Eksempel 6

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

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

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

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

Eksempel 7

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

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

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

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

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

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

Til nr. 5

Den forslåede § 3 a vedrører alene firmabiler omfattet af den forslåede § 1, stk. 4. Med den foreslåede ændring videreføres muligheden for at betale en løbende registreringsafgift.

Registreringsafgiften kan således fortsat betales på to måder. Enten ved at den fulde registreringsafgift betales ved den første danske indregistrering af køretøjet, eller ved at der betales ratevis (kvartalsvis) registreringsafgift efter lovens § 3 a, stk. 3-7.

Det er stadigvæk færdselsloven, der regulerer, hvornår et køretøj skal indregistreres. Udgangspunktet efter færdselsloven er, at en dansk bosat skal anvende en dansk indregistreret bil.

Fremtidigt vil dette udgangspunkt i visse situationer blive fraveget for de firmabiler, der stilles til rådighed for en herboende arbejdstager eller selvstændigt erhvervsdrivende.

For denne gruppe forslås, at hvis de er bosat i Danmark og anvender firmabilen både i Danmark og i udlandet, kan de anvende en udenlandsk indregistreret firmabil afgiftsfrit i Danmark, hvis told- og skatteforvaltningen efter ansøgning har afgjort, at køretøjet ikke er afgiftspligtigt efter registreringsafgiftsloven.

Der vil i den forbindelse blive foretaget de fornødne ændringer i bekendtgørelse om benyttelse af udenlandske køretøjer i Danmark (Bekendtgørelse nr. 880 af 23. august 2004).

Det er derfor en forudsætning for, at en dansk bosat arbejdstager eller selvstændigt erhvervsdrivende må

benytte en udenlandsk indregistreret firmabil uden at betale afgift, at told- og skatteforvaltningen efter ansøgning har afgjort, om køretøjet er omfattet af afgiftsplikten i registreringsafgiftsloven, eller om køretøjet er afgiftsfrit som følge af dagskriteriet eller kilometerkriteriet.

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

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

Told- og skatteforvaltningens afgørelse vil kunne påklages efter de almindelige regler i skatteforvaltningsloven.

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

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

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

Told- og skatteforvaltningen vil ved udløb af hver 12-måneders periode kunne foretage en konkret prø-

velse af, om betingelser for enten afgiftsfriheden eller betaling af den kvartalsvise afgift er opfyldt. Det forventes, at selvstændige erhvervsdrivende hovedsageligt vil blive kontrolleret i forbindelse med kontrollen af indkomstskatten.

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

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

Det skal for god ordens skyld præciseres, at i alle tilfælde, hvor en herboende ønsker at anvende en udenlandsk indregistreret firmabil i Danmark, skal der ansøges herom. Dette omfatter således også de situationer, som tidligere var omfattet af dagsafgiften, fordi køretøjet alene blev anvendt i erhvervs-mæssig henseende. Dette skyldes samspillet mellem færdselsloven og registreringsafgiftsloven på dette punkt. Som det tidligere er fremgået af bemærkningerne, er udgangspunktet efter færdselsloven, at dansk bosatte alene må anvende dansk indregistreret køretøjer. Et udenlandsk indregistreret køretøj må dog anvendes i Danmark, hvis told- og skatteforvaltningen har givet en tilladelse, jf. den nugældende § 3 a. Dette samspil fastholdes ved forslaget.

Udenlandske hyrevogne

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

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

Til nr. 6

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

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

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

Til nr. 7

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

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

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

Til nr. 8

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

Den afgift, der kan blive godtgjort, såfremt betingelserne herfor er opfyldt, er den afgift, der er betalt i den aktuelle 12-måneders periode. Såfremt ansøgningen om afgiftsgodtgørelsen omfatter flere 12-måne-

ders perioder, vil der blive foretaget en konkret vurdering af hver enkelt 12-måneders periode. Den afgift, der vil blive godtgjort, omfatter både de 3 pct. der skal betales for hvert påbegyndt kvartal af den beregnede afgift, samt de 1,5 pct. der betales for hvert påbegyndt kvartal af den registreringsafgift, der resterer efter den foretagne betaling.

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

Til nr. 9 og 10

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

Til nr. 11 og 12

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

Til nr. 13

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

Til nr. 14

Det foreslås, at der i lovens strafbestemmelse ind sættes en henvisning til den foreslåede § 1, nr. 5. Dette skyldes, at det efter forslaget er told- og skatteforvaltningen, der afgør, om det pågældende køretøj er afgiftspligtig eller ikke, jf. dagskriteriet og kilometerkriteriet. Uanset om køretøjet er afgiftspligtigt eller ikke, skal man have ansøgt told- og skatteforvaltningen herom.

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

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

Til § 2

Til nr. 1

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

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

Den foreslåede bestemmelse i ligningslovens § 16, stk. 4, 5. pkt., omhandler for det første værdiansættel-

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

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

Efter ligningslovens § 16, stk. 4, 3. pkt., gælder, at hvis arbejdsgiveren har anskaffet bilen højst tre år efter første indregistrering, fastsættes bilens værdi i det indkomstår, hvor bilen er indregistreret første gang og i de to følgende indkomstår til den oprindelige nyvognspris. Det gælder uanset hvem, der var ejer af bilen på tidspunktet for første indregistrering. I det fjerde indkomstår efter første indregistrering og i de efterfølgende indkomstår beregnes den skattepligtige værdi af 75 pct. af nyvognsprisen. Nyvognsprisen er fakturaprisen, inkl. moms, registreringsafgift, leveringsomkostninger og alt normalt tilbehør, jf. Vestre Landsrets dom af 8. januar 2004 (SKM2004.18.VLD).

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

Efter ligningslovens § 16, stk. 4, 4. pkt., gælder, at hvis arbejdsgiveren har anskaffet bilen mere end tre år efter første indregistrering, opgøres bilens værdi til arbejdsgiverens købspris inkl. eventuelle istandsættelsesudgifter. Tilsvarende gælder, hvis firmabilen er en tidligere hyrevogn, der er anskaffet uden berigtigelse af registreringsafgift.

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

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

Eksempel 1

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

Hvis arbejdsgiveren i stedet havde anskaffet bilen i Sverige i år 4 (dvs. i fjerde år efter bilen er indregistreret første gang), ville bilens værdi være den købspris inkl. eventuelle istandsættelsesudgifter, som man i år 4 kunne anskaffe en tilsvarende bil for her i landet.

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

Eksempel 2

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

Hvis arbejdsgiveren i stedet havde anskaffet bilen i Sverige i år 4 (dvs. i fjerde år efter bilen er indregistreret første gang), ville bilens værdi være den købspris inkl. eventuelle istandsættelsesudgifter, som man i år 4 kunne anskaffe en tilsvarende bil for her i landet.

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

Eksempel 3

Den skattepligtige er bosat i Sverige. Han er ansat hos en arbejdsgiver, der har hjemsted i Danmark. Han får en firmabil til privat rådighed af arbejdsgiveren. Arbejdsgiveren har leaset firmabilen i Sverige samme år som bilen er indregistreret første gang i Sverige. Firmabilen skal anvendes både i Danmark og i Sverige. Den skattepligtige værdi af firmabilen skal beregnes af bilens værdi. Bilens værdi i indkomstår 1, 2 og 3 er nyvognsprisen for en tilsvarende bil, der er indregistreret i Danmark i år 1. I indkomstår 4 og følgende indkomstår er bilens værdi 75 pct. af denne nyvognspris.

Hvis arbejdsgiveren i stedet havde leaset bilen i år 4 (dvs. i fjerde år efter bilen er indregistreret første gang), ville bilens værdi være den købspris inkl. eventuelle istandsættelsesudgifter, som man i år 4 kunne anskaffe en tilsvarende bil for her i landet.

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

Eksempel 4

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

Hvis arbejdsgiveren i stedet havde anskaffet bilen i år 4 (dvs. i fjerde år efter bilen er indregistreret første gang), ville bilens værdi være den købspris inkl. eventuelle istandsættelsesudgifter, som man i år 4 kunne anskaffe en tilsvarende bil for her i landet.

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

Til § 3

Til stk. 1

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Det fremgår af EF-Traktatens artikel 228, stk. 1, at såfremt EF-Domstolen fastslår, at en medlemsstat ikke har overholdt en forpligtelse, der påhviler den i medfør af traktaten, skal staten gennemføre de nødvendige foranstaltninger til dommens opfyldelse. Heri ligger efter EF-Domstolens faste praksis, at en medlemsstat straks efter afsigelsen af en dom skal iværksætte foranstaltninger med henblik på at opfylde dommen så hurtigt som muligt. Hvis EF-Domstolen har fastslået, at visse lovbestemmelser er i strid med EF-Traktaten, skal lovgivningsmagten således ændre de pågældende bestemmelser for at bringe disse i overensstemmelse med traktaten. Fra dommens afsigelse og indtil en lovændring træder i kraft, kan det være nødvendigt at tilrette administrationen af de gældende regler i overensstemmelse med dommen.

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

På baggrund af dommen bad Skatteministeriet SKAT at administrere reglerne i overensstemmelse med dommen. SKAT udsendte i den forbindelse en meddelelse om den ændrede praksis, SKM2005.387.TSS, af 27. september 2005. Det følger bl.a. af denne meddelelse, at indtil Folketinget har vedtaget en lovændring, skal der ved administrationen af reglerne foretages følgende ændringer:

- »Der kan ikke stilles krav om, at beskæftigelsen ved den udenlandske virksomhed, der stiler firmabilen til rådighed, skal være den ansattes hovederhverv.
- En udenlandsk firmabil stillet til rådighed for en herboende, der har en bibeskæftigelse i den udenlandske virksomhed, vil således kunne godken-

des efter reglerne om betaling af kvartalsafgift efter registreringsafgiftslovens § 3 a.

- Ekspeditioner med betaling af dagsafgift stilles i bero indtil videre, idet der i disse sager er en formodning om, at bilerne i det væsentlige varigt anvendes i udlandet. Det gælder såvel de løbende som nye ekspeditioner med betaling af dagsafgift efter registreringsafgiftslovens § 3 a, stk. 7. Der vil dog fortsat kunne opkræves dagsafgift i de tilfælde, hvor der købes dagsbeviser for mere end et halvt år ad gangen.«

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

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

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

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

underkendelse af praksis, eller 5 år forud for underkendelsen af praksis.

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

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

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

Ligningslovens § 16, stk. 4, 5. pkt., som affattet ved lovforslagets § 2, nr. 1, er nyaffattet som konsekvens af ændringen af registreringsafgiftslovens § 3 a, som affattet ved lovforslagets § 1, nr. 5, og indsættelsen af § 1, stk. 4, i registreringsafgiftsloven, jf. lovforslagets § 1, nr. 4.

Det foreslås i lovforslagets § 3, at lovforslagets § 1, nr. 4 og 5, træder i kraft dagen efter lovens bekendtgørelse i Lovtidende. Det foreslås derfor, at ligningslovens § 16, stk. 4, 5. pkt., som affattet ved lovforslagets § 2, nr. 1, får virkning fra samme tidspunkt.

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

Til stk. 2

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

Bilag 1: Oversigt over modtagne høringsvar med bemærkninger og kommentarer hertil:

Organisation	Høringsvar	Kommentar
Advokatrådet	<p><i>Udenlandske firmabiler - registreringsafgiftsloven</i></p> <p>Advokatrådet har anført, at den foreslåede § 1, stk. 6 bør præciseres fordi det efter bemærkningerne i forhold til den private anvendelse i udlandet er forskel på hvilket kriterium, der anvendes. Advokatrådet påpeger, at den private kørsel i udlandet ikke bør måles med i opgørelsen i Danmark.</p> <p>Advokatrådet anfører ligeledes, at den forudgående tilladelse ikke i sig selv må komme til at virke som en hindring for den frie bevægelighed, og det bør derfor sikres, at sagsbehandlingstiden bliver kort, eller at der indføres en midlertidig ordning i ansøgningsperioden.</p> <p>Det påpeges, at hæftelsesbestemmelserne i § 3 a, stk. 4 sammenholdt med § 19, stk. 2 bør præciseres.</p> <p>Endelig har Advokatrådet kommet med forslag til lovtekniske ændringer.</p> <p><i>Udenlandske firmabiler – ligningsloven</i></p> <p>Advokatrådet anfører, at det forekommer tvivlsomt, om opretholdelse af beskattning af »fri bil« også af udenlandske firmabiler ud fra det danske afgiftsniveau kan ske uden at krænke bl.a. EF-Traktatens frihedsrettigheder. Advokatrådet anfører, at lovforslagets bemærkninger ikke forholder sig til denne problematik, og Advokatrådet vil opfordre til, at der i bemærkningerne nøje redegøres for, på hvilket grundlag Skatteministeriet finder, at firmabilbeskatning af også udenlandske firmabiler kan gennemføres som foreslået uden at krænke EU-retten.</p>	<p><i>Udenlandske firmabiler - registreringsafgiftsloven</i></p> <p>Bemærkningerne er blevet præciseret. Der henvises desuden til kommentaren til høringsvaret fra FSR.</p> <p>Der henvises til kommentaren til høringsvaret fra FDM.</p> <p>Der henvises til kommentaren til høringsvaret fra Københavns Politi.</p> <p>Bemærkningerne er taget til efterretning.</p> <p><i>Udenlandske firmabiler – ligningsloven</i></p> <p>Skatteministeriet har forholdt sig til spørgsmålet om forholdet til EU-retten i lovforslagets bemærkninger, hvor det bl.a. fremgår, at den foreslåede ændring af ligningsloven vurderes at være i overensstemmelse med EU-retten.</p> <p>Der henvises herudover til kommentaren til høringsvaret fra FDM.</p>

Organisation	Hørings svar	Kommentar
<p data-bbox="48 165 259 934">Aerådet Arbejderbevægelses erhvervsråd</p> <p data-bbox="48 934 259 1421">Dansk Bilagentur v/Lars Egede</p>	<p data-bbox="259 165 671 758"><i>Udenlandske firmabiler - registreringsafgiftsloven</i> AERådet er enig i lovforslagets formål om at bringe registreringsafgiftslovens bestemmelser vedrørende udenlandske firmabiler i overensstemmelse med de EU-retlige principper, som EF-Domstolen har fastslået ved dommen af 15. september 2005. AERådet kan tilslutte sig de foreslåede ændringer i registreringsafgiftsloven, herunder, at udenlandsk indregistrerede firmabiler bliver omfattet af afgiftspligten i registreringsafgiftsloven, såfremt en herboende arbejdstager eller selvstændig erhvervsdrivende i det væsentlige skal anvende køretøjet varigt i Danmark eller faktisk anvender køretøjet på denne måde.</p> <p data-bbox="259 758 671 934"><i>Udenlandske firmabiler - ligningsloven</i> AERådet kan tilslutte sig de foreslåede konsekvensændringer af ligningslovens regler om beskattning af fri bil vedrørende værdiansættelse af udenlandske firmabiler.</p> <p data-bbox="259 934 671 1421"><i>Udenlandske firmabiler - registreringsafgiftsloven</i> Dansk Bilagentur anfører for det første, at forslaget forsat er i strid med artikel 39, da der stadigvæk opkræves en afgift. Desuden er dagskriteriet sammensat på en uheldig måde ved at blande arbejdsdage og fridage sammen. Dansk Bilagentur mener ligeledes, at forslaget om at privat brug i udlandet skal medregnes i brugen i Danmark er i strid med skatterettens grundsætning om armslængdeprincippet mm. Derudover anføres det, at forslaget ved at lægge op til at ejeren skal dokumentere at være skattefri, genindfører omvendt bevisbyrde.</p>	<p data-bbox="671 165 1084 934"><i>Udenlandske firmabiler - registreringsafgiftsloven</i> Skatteministeriet har taget bemærkningerne til efterretning.</p> <p data-bbox="671 934 1084 1421"><i>Udenlandske firmabiler - registreringsafgiftsloven</i> Der henvises til kommentaren til høringssvarene fra Business Danmark, FDM og FRR.</p>

Organisation	Høringssvar	Kommentar
	<p>Endelig finder Dansk Bilagentur, at der er tale om en unødigt administrativ byrde overfor den udenlandske arbejdsgiver at pålægge denne at afregne afgift til den danske stat. Dertil kommer at dette pålæg strider mod armslængdeprincippet i skatteretten samt grundprincippet i forslag til servicedirektivet, hvor man med ganske få undtagelser fastholder princippet i, at cross-boarder ydelser mellem medlemsstaterne, i modsætning til etablering i en anden medlemsstat ikke kræver respekt for denne stats forskellige nationale bestemmelser.</p> <p><i>Udenlandske firmabiler – ligningsloven</i> Dansk Bilagentur anfører, at denne del af lovforslaget rummer en lang række tvivlsomme momenter. Dansk Bilagentur anfører, at beskatningsgrundlaget er bilens faktiske pris. Dansk Bilagentur opstiller en række eksempler, der illustrerer, at hvis beskatningen tager udgangspunkt i bilens værdi i Tyskland, der herefter tillægges dansk registreringsafgift, bliver bilens skattemæssige værdi højere end den skattemæssige værdi af en tilsvarende dansk bil.</p> <p>Dansk Bilagentur anfører, at den foreslåede ændring af ligningsloven er et brud på objektivitetskriteriet og en økonomisk barriere, som bedst kan sammenlignes med pålæggelse af told for at beskytte indenlandske interesser.</p>	<p><i>Udenlandske firmabiler – ligningsloven</i> Dansk Bilagentur antager, at den skattemæssige værdiansættelse af en udenlandsk firmabil tager udgangspunkt i den værdi, bilen kan anskaffes for i Tyskland, og at værdiansættelsen sker til denne værdi tillagt en beregnet dansk registreringsafgift af denne værdi. Dette er ikke korrekt. Den foreslåede konsekvensændring af ligningslovens regler om beskatning af privat rådighed over en udenlandsk firmabil medfører i overensstemmelse med praksis efter gældende regler, at en udenlandsk firmabil ansættes til samme værdi som en tilsvarende firmabil, der er anskaffet i Danmark og indregistreret her mod betaling af fuld dansk registreringsafgift. Værdiansættelsen beror således på et skøn over, hvad den pågældende bil er værd i Danmark. Der er således ikke tale om, at en tysk firmabil skattemæssigt værdiansættes til en højere værdi end en tilsvarende dansk bil.</p> <p>Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra FDM.</p>

Organisation	Hørings svar	Kommentar
	<p>Dansk Bilagentur anfører, at »afstolede« varebiler er et specielt dansk fænomen, og at disse versioner ikke vil blive stillet til rådighed af en tysk arbejdsgiver.</p> <p>Dansk Bilagentur rejser på denne baggrund spørgsmålet, om en medarbejder, der får stillet en personbil til privat rådighed, skal beskattes af den danske listepris som varebil på gule nummerplader, eller om bilen skal værdiansættes som personbilsmodellen med hvide nummerplader, hvis den faktiske brug i den udenlandske virksomhed vil være at sammenligne med brugen af bilen på gule nummerplader efter danske forhold.</p>	<p>Det forekommer ikke klart, hvad der menes med »bilens faktiske brug i den udenlandske virksomhed vil være at sammenligne med brugen af bilen på gule nummerplader efter danske forhold«. Efter lovforslaget skal en udenlandsk firmabil, der er stillet til privat rådighed for en skattepligtig, ansættes til samme værdi som en tilsvarende firmabil, der er anskaffet i Danmark og indregistreret her mod betaling af fuld dansk registreringsafgift. Hvis den bil, der stilles til privat rådighed for den ansatte, er en almindelig personbil, skal den værdi anvendes, som ville blive lagt til grund ved værdiansættelsen af en tilsvarende personbil, der er anskaffet her i landet og indregistreret her i landet.</p>
De Danske Bilimportører	<p><i>Udenlandske firmabiler - registreringsafgiftsloven</i></p> <p>Lovforslaget lægger op til, at det fremover vil være muligt for danske statsborgere, der er ansat i et udenlandsk firma at køre i Danmark i et udenlandsk indregistreret bil under visse forudsætninger, henholdsvis et dagskriterium og et kilometerkriterium.</p> <p>De Danske Bilimportører mener umiddelbart, at der er tale om endnu en lappeløsning på et problem, der kun kan løses gennem en harmonisering af de europæiske bilafgifter. Hertil kommer, at den foreslåede ordning vil føre til endnu mere administration på et afgiftsområde, der i forvejen er vanskeligt at administrere og hvor der hersker en betydelig retsikkerhed. Der opfordres til, at forslaget hurtigst muligt efterfølges af en reform, der gradvis fjerner registreringsafgiften.</p> <p>DBI har derudover ingen bemærkninger til forslaget.</p>	<p><i>Udenlandske firmabiler - registreringsafgiftsloven</i></p> <p>Dette forslag har alene til formål at bringe registreringsafgiftslovens bestemmelser vedrørende udenlandske firmabiler i overensstemmelse med EF-Domstolens dom i C-464/02 (firmabildommen).</p> <p>Der henvises til regeringsgrundlaget 17. februar 2005, hvoraf det følger, at regeringen vil nedsætte et udvalg, som skal undersøge mulighederne for over en længere årrække at foretage en provenu-neutral og miljøfremmende omlægning af den samlede bilbeskatning.</p>

Organisation	Høringssvar	Kommentar
Business Danmark	<p><i>Udenlandske firmabiler - registreringsafgiftsloven</i></p> <p>Efter Business Danmark lever de foreslåede ændringer af registreringsafgiftsloven ikke op til de krav, som er en følge af dommen. De har ikke bemærkninger til, at der foreslås fastsat nogle objektive kriterier i form af et dagskriterium og et kilometerkriterium, men mener, at begge kriterier bør relateres til den erhvervsmæssige anvendelse af firmabilen. I forslaget dagskriterium lægges skillelinjen ved anvendelse i 183 dage i Danmark inden for en periode af 12 måneder. Det levner kun plads til, at firmabilen kan anvendes erhvervsmæssigt i Danmark knap en dag om ugen, uden at der skal betales registreringsafgift i Danmark.</p> <p>De forslår, at dagskriteriet udelukkende relateres til det årlige antal arbejdsdage (220 dage om året), således at firmabilen kan anvendes erhvervsmæssigt i 10 dage i Danmark, uden at der skal betales registreringsafgift. Da det efter Business Danmark opfattelse er den erhvervsmæssige anvendelse af firmabilen, der må være afgørende for, om der skal betales registreringsafgift i Danmark, foreslås, at kilometerkriteriet kun kommer til at omfatte den erhvervsmæssige kørsel både i Danmark og i udlandet inden for en periode på 12 måneder.</p> <p><i>Udenlandske firmabiler - ligningsloven</i></p> <p>Business Danmark anfører, at det springende punkt er, om firmabilskatten kan opkræves af en værdi, hvori indgår en afgift, som ikke lovligt kan opkræves. Efter Business Danmarks opfattelse bør firmabilskatten ikke opkræves af en fiktiv værdi som foreslået, men opkræves af den reelle pris, som den udenlandske arbejdsgiver har betalt for firmabilen uden dansk registreringsafgift. Inden forslaget om ændring af ligningsloven fremsættes i Folketinget, bør det derfor undersøges til bunds ved en relevant høring hos EU-myndighederne, om et sådant forslag er i overensstemmelse med EU-retten.</p>	<p><i>Udenlandske firmabiler - registreringsafgiftsloven</i></p> <p>Det er i forhold til registreringsafgiften et anliggende mellem arbejdsgiver og arbejdstager, hvorvidt firmabilen også må anvendes privat. De omhandlede køretøjer kan anvendes både til arbejdsmæssig og privat kørsel i Danmark og i udlandet. Lig de gældende regler i registreringsafgiftslovens § 3 a kan den herboende hustand også efter de foreslåede ændringer anvendes køretøjet til privat kørsel. Ved vurderingen af hvor firmabilen i det væsentlige anvendes varigt er det således relevant at se både på den private og den erhvervsmæssige anvendelse af firmabilen.</p> <p><i>Udenlandske firmabiler - ligningsloven</i></p> <p>Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra FDM.</p> <p>Det kan i øvrigt oplyses, at lovforslaget er blevet sendt til Kommissionen til orientering i forbindelse med lovforslagets udsendelse til høring.</p>

Bilag til f. t. l. vedr. registreringsafgiftsloven og ligningsloven

Organisation	Høringssvar	Kommentar
DI og Bilbranchen	<p><i>Udenlandske firmabiler - registreringsafgiftsloven</i></p> <p>DI bemærker, at forslaget må ses som en konsekvens af behovet for at lappe på det nuværende system med den høje danske registreringsafgift.</p> <p>Derudover bemærkes, at ordningen vil give anledning til administrativt besvær, hvis det reelt viser sig nødvendigt at føre kørebog for at løfte bevisbyrden for, at der ikke skal betales registreringsafgift i Danmark af en firmabil.</p>	<p><i>Udenlandske firmabiler - registreringsafgiftsloven</i></p> <p>Som det fremgår af bemærkningerne vil der ikke blive stillet krav om, at der skal føres en kørebog. Såfremt der foreligger anden dokumentation for, hvor og hvordan køretøjet har været anvendt i den relevante 12-måneders periode, vil den dokumentation også blive lagt til grund.</p>
Erhvervs- og selskabsstyrelsen	<p>Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel. Styrelsen vurderer, at forslaget medfører administrative lettelser på 128 kr. pr. omfattet virksomhed. Det vides ikke hvor mange virksomheder, der vil være omfattet. Styrelsen vurderer endvidere, at den indførte tilladelsesordning medfører administrative løbende byrder for de omfattede virksomheder. Disse administrative konsekvenser vurderes dog ikke at være af et omfang, der berettiger, at forslaget forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel.</p>	<p>Det anførte vil blive indarbejdet i lovforslagets bemærkninger.</p>

Organisation	Høringssvar	Kommentar
FDM	<p><i>Udenlandske firmabiler - registreringsafgiftsloven.</i></p> <p>I forbindelse med udmøntningen af Danmarks nederlag ved EF-Domstolen, finder FDM det af afgørende betydning, at en i Danmark bosiddende arbejdstager kan modtage en firmabil fra en udenlandsk arbejdsgiver og med det samme og som udgangspunkt køre lovligt i den, både i udlandet og i Danmark. Foreningen forventer derfor, at eventuelle godkendelser, vurdering af bilens skattemæssige værdi og anden myndighedsbehandling kan ske efterfølgende.</p> <p>FDM påpeger, at kilometer- og dagskriteriet blot er en måde at tolke EF-Domstolens formulering væsentlig og varigt på. FDM finder disse kriterier rimelige og overlader det til domstolene at træffe afgørelse i en eventuel tvist.</p> <p>FDM påpeger ligeledes, at arbejdskraftens fri bevægelighed i den Europæiske Union er en ret, der tilkommer arbejdstagere. Restriktioner, der opstilles af en medlemsstat over for arbejdskraftens fri bevægelighed, er forbudt, medmindre de kan retfærdiggøres. Det følger heraf, at når det er konstateret, at der foreligger en restriktion, så er det den part, der ønsker at retfærdiggøre denne, der har bevisbyrden. FDM protesterer derfor imod, at lovforslaget lægger op til, at brugeren af firmabilen bærer bevisbyrden for, at bilen overholder kriterierne for ikke at være afgiftspligtig. Såfremt det alligevel fastholdes, at brugeren af bilen bærer bevisbyrden, da bør det af hensyn til retssikkerheden angives i selve registreringsafgiftsloven, hvorledes brugerens bevisbyrde forventes løftet. Eneste mulighed skønnes at være en kørebog.</p>	<p><i>Udenlandske firmabiler - registreringsafgiftsloven</i></p> <p>Den foreslåede ansøgningsprocedure svarer i store træk til den gældende ordning i den nugældende § 3 a. SKAT har tidligere oplyst, at den gennemsnitlige sagsbehandlingstid i forbindelse med en ansøgning om at betale afgiften, jf. § 3 a er mellem 3-4 dage. Med den foreslåede ændring fastholdes det udgangspunkt, at SKAT skal have givet en tilladelse før et udenlandsk indregistreret køretøj kan anvendes lovligt i Danmark af en herboende. Det er nødvendigt at fastholde dette udgangspunkt grundet samspillet mellem færdselsloven og registreringsafgiftsloven på dette punkt. Som det fremgår af bemærkningerne, er udgangspunktet efter færdselsloven, at dansk bosatte alene må anvende dansk indregistreret køretøjer. Dette fraviges, hvis SKAT har givet en tilladelse jf. lovens § 3 a.</p> <p>Det er et almindeligt princip i forhold til skatte- og afgiftslovgivningen, at såfremt en person eller en virksomhed ønsker at blive omfattet af en afgiftsbegunstigende bestemmelse eller en afgiftsfritagelse, skal vedkommende kunne dokumentere, at betingelser for at være omfattet af bestemmelsen er opfyldt. Dette princip omfatter således også de foreslåede ændringer vedrørende udenlandske firmabiler.</p>

Organisation	Høringssvar	Kommentar
	<p><i>Udenlandske firmabiler - ligningsloven</i> FDM anfører, at der i lovforslaget lægges op til, at brugeren bliver beskattet af værdien af køretøjet, som om dette var indregistreret i Danmark. Det er FDMs opfattelse, at da registreringsafgift i det givne tilfælde er en ulovlig restriktion, kan den ikke gøres til genstand for beskatning. Sådan beskatning vil reelt være en hindring for arbejdskraftens fri bevægelighed, og svarer derfor til, at den danske stat erstatter en hindring (registreringsafgift) med en anden hindring (indkomstbeskatning).</p> <p><i>Fradrag for særligt brændstoføkonomiske biler</i> Afslutningsvis vil FDM udtrykke tilfredshed med, at muligheden for at importere en særlig brændstoføkonomisk bil til nedsat afgift forlænges.</p>	<p><i>Udenlandske firmabiler - ligningsloven</i> Den foreslåede konsekvensændring af ligningslovens regler om beskatning af privat rådighed over en udenlandsk firmabil medfører i overensstemmelse med praksis efter gældende regler, at en udenlandsk firmabil ansættes til samme værdi som en tilsvarende firmabil, der er anskaffet i Danmark og indregistreret her mod betaling af fuld dansk registreringsafgift.</p> <p>Reglerne har den virkning, at personer, der betaler skat i Danmark af fri bil, skal betale den samme skat af den samme type firmabil, uanset om arbejdsgiveren er dansk eller udenlandsk, og uanset om der er betalt dansk registreringsafgift eller ej. Resultatet af reglerne er, at der sker ligebehandling af personer, der betaler skat af fri bil i Danmark.</p> <p>Som det fremgår af lovforslagets bemærkninger vurderes den foreslåede ændring af ligningsloven at være i overensstemmelse med EU-retten. Det bemærkes, at EF-Domstolens dom af 15. september 2005 i sag C-464/02 alene angår registreringsafgift. Dommen vedrører ikke spørgsmålet om beskatning af personer, der er skattepligtige i Danmark.</p> <p><i>Fradrag for særligt brændstoføkonomiske biler</i> Skatteministeriet har taget bemærkningerne til efterretning.</p>

Organisation	Høringssvar	Kommentar
FRR	<p><i>Udenlandske firmabiler - registreringsafgiftsloven</i></p> <p>FRR bemærker, at det på side 9 beskrives, at begge kriterier vurderes i forhold til en samlet 12-måneders periode. Denne 12-måneders periode behøver ikke at følge et kalenderår, men kan starte på hvilket som helst tidspunkt i løbet af året. Det skal tydeliggøres, hvordan denne 12-måneders periode skal beregnes, idet det på side 9 forudsættes, at den starter ved ansættelsesforholdets start. En person kan eksempelvis have været ansat i virksomheden i en del år og i den samme årrække havde haft den samme firmabil og så blot fik udvidet salgsområdet til at omfatte Danmark.</p> <p>FRR bemærker, at der skal fastlægges klare regler for, hvordan det bevises, om bilen er omfattet af de foreslåede regler. Som beskrevet på side 26 er bevisbyrden pålagt den person eller virksomhed, der ønsker at anvende reglerne. Hvis det ikke sker, vil de administrative byrder for virksomhederne stige, idet konsekvenserne vil være, at der skal føres kørebog i firmabilen for at kunne dokumentere, om bilen skal indregistreres i Danmark. Netop frie biler har indtil nu været fritaget for at føre kørebog, fordi den private anvendelse af bilen ikke skulle registreres for at fastslå beskatningen. Det skal præciseres, hvad der menes med anden dokumentation.</p>	<p><i>Udenlandske firmabiler - registreringsafgiftsloven</i></p> <p>Det har med forslaget ikke været hensigten at kræve, at perioden skulle starte ved et ansættelsesforhold start. Bemærkningerne er blevet præciseret på dette punkt.</p> <p>Det fremgår af den forslåede § 3 a, stk. 2, at såfremt et firma eksempelvis mener, at dets ansatte opfylder betingelserne i den forslåede § 1, stk. 4, skal firmaet afgive en erklæring om, hvor og i hvilket omfang køretøjet skal anvendes inden for en 12-måneders periode i forhold til de to kriterier. Den selvstændige erhvervsdrivende skal ligeledes afgive en lignende erklæring omhandlende dens forhold i perioden. Af anden dokumentation kan der eksempelvis forevises en ansættelseskontrakt eller lignende.</p> <p>I forhold til den efterfølgende dokumentation skal det præciseres, at der ikke stilles krav om, at der skal føres en kørebog. Såfremt der foreligger anden dokumentation for, hvor og hvordan køretøjet har været anvendt i den relevante 12-måneders periode, vil den dokumentation også blive lagt til grund. SKAT vil i hvert enkelt tilfælde skulle foretage en vurdering af de konkrete forhold i forhold til perioden. Det afgørende er, at der foreligger dokumentation for køretøjets anvendelse.</p>

Organisation	Høringssvar	Kommentar
FSR	<p><i>Udenlandske firmabiler - registreringsafgiftsloven</i></p> <p>FSR opfatter dagskriteriet som for restriktivt, og det angiver efter FSRs opfattelse ikke en særlig anvendelig skillelinje i forhold til, hvornår en bil i det væsentligste varigt anvendes i Danmark. Dette er bl.a. begrundet med, at forslaget i forbindelse med 183 dagesreglen tilskriver al ferie, herunder også ferie, der afholdes uden for Danmark, til den periode, hvor bilen anvendes i Danmark. Resultatet er, at en person kan blive nægtet fritagelse som følge af, at en ferie på 3 uger uden for Danmark blev tilskrevet anvendelsen i Danmark. FSR foreslår, at Skatteministeriet overvejer en anden afgrænsning af »i det væsentligste varigt«, f.eks. et mere direkte 50%-kriterium eventuelt udelukkende baseret på den erhvervsmæssige kørsel.</p> <p>FSR angiver et yderligere eksempel, som Skatteministeriets bedes forholde sig til. Det drejer sig om den situation, hvor en herboende i forbindelse med en forretningsmæssig udenlandsrejse vælger at flyve dertil i stedet for at køre og i den forbindelse kører i bilen til lufthavnen, hvor bilen parkeres. Skal kilometrene og dagene medregnes til den danske anvendelse eller den udenlandske?</p>	<p><i>Udenlandske firmabiler - registreringsafgiftsloven</i></p> <p>Der skal indledningsvis henvises til kommentaren til høringssvaret fra Business Danmark.</p> <p>Forslaget er blevet præciseret, således at det fremgår, at det alene er i den situation hvor en firmabil samme dag har været anvendt i Danmark og i udlandet og alene i privat henseende f.eks. på ferie, at den pågældende dag medregnes i forhold til anvendelsen i Danmark. Hvis køretøjet derimod alene anvendes i udlandet i privat henseende den pågældende dag, medregnes dagen ikke med hverken i forhold til anvendelsen i Danmark eller erhvervsmæssig henseende i udlandet.</p> <p>I forhold til det angivne eksempel så vil de dage, hvor den herboende er på forretningsrejsen og firmabilen befinder sig i Danmark, medregnes i forhold til anvendelsen i Danmark. Flyrejsen i udlandet vil ikke blive medregnet i forhold til anvendelsen i udlandet. På samme måde vil der ikke blive givet afgiftsfritagelse i en situation, hvor en herboende ansat alene benytter firmabilen til togstationen i Danmark og derefter tager toget til arbejdspladsen i eksempelvis Sverige.</p>

Organisation	Høringssvar	Kommentar
	<p>FSR mener desuden at muligheden for afgiftsfritagelse for herboende selvstændige erhvervsdrivende (og ansatte) er uklar. Skatteministeriet har på forespørgsel telefonisk oplyst til et af FSRs medlemmer, at en herboende selvstændigt erhvervsdrivende, der udfører ydelser i Sverige uden at være etableret der, i princippet vil kunne opnå afgiftsfrihed, såfremt de to kriterier for afgiftspligt er opfyldt. Det er efter det oplyste ikke et krav, at bilen skal anskaffes med eksempelvis svenske plader. Den vil også kunne forsynes med danske plader, selv om bilen kan afgiftsfritages. Dette fremgår ikke af bemærkningerne og bør derfor indarbejdes.</p> <p>Ovennævnte fører efter FSRs opfattelse til, at et dansk selskab eller en herboende selvstændigt erhvervsdrivende, der stiller en bil til rådighed for en ansat med bopæl i Danmark, men hvor »arbejdet« udføres i Sverige, også kan opnå afgiftsfritagelse, såfremt ydelserne, herunder opsøgende salgsarbejde og kundepleje m.m., medfører erhvervsmæssig kørsel i Sverige.</p> <p>FSRs har ligeledes spurgt, om en herboende selvstændigt erhvervsdrivende også kan opnå afgiftsfrihed, såfremt en erhvervsmæssig kørsel i Sverige alene har til formål at indhente ordrer samt vedligeholde eksisterende kundeforhold, hvorimod den egentlige handel foregår som momsfri EU-varehandel fra Danmark til Sverige.</p>	<p>Firmabildommen tager alene stilling til den situation, hvor en herboende arbejdstager er ansat ved et udenlandsk selskab. I forslaget udvides bestemmelserne anvendelsesområde til også at omfatte herboende selvstændige erhvervsdrivende. Dette skyldes bl.a. EF-Domstolens dom af den 15. december 2005 i de forenede sager C-151/04 og C-152/04. I disse sager fastslog Domstolen, at artikel 43 er til hinder for, at nationale bestemmelser i en medlemsstat pålægger en selvstændig erhvervsdrivende, der er bosat i denne medlemsstat, pligt til i denne stat at indregistrere firmabil, der er stillet til rådighed for ham af det selskab, der beskæftiger ham, og som har hjemsted i en anden medlemsstat, når dette køretøj hverken er bestemt til fortrinsvis varig anvendelse i den førstnævnte medlemsstat eller faktisk anvendes på denne måde.</p> <p>Det er således korrekt, at de foreslåede ændringer også omfatter den situation, hvor der er tale om en herboende selvstændig erhvervsdrivende, der udøver virksomhed omfattet af enten artikel 43 eller artikel 49, og i den forbindelse anvender en firmabil. Dette omfatter også den situation, hvor en herboende selvstændig erhvervsdrivende kørsel i udlandet alene har til formål at indhente ordrer mm., og hvor handlen foregår i Danmark. Det afgørende er, at der er en grænseoverskridende økonomisk aktivitet.</p>

Organisation	Høringssvar	Kommentar
	<p>På baggrund af ovenstående bør det klart fremgå, at bestemmelsens anvendelsesområde er bredere end angivet i de eksisterende bemærkninger. Hvis der reelt ikke er forskel på, hvorvidt en bil er stillet til rådighed af et udenlandsk selskab/en udenlandsk erhvervsdrivende eller et dansk selskab/en dansk erhvervsdrivende, så bør dette klart fremgå af lovforslaget. Der bør endvidere klart tages stilling til, om de nævnte virksomheder kan opnå afgiftsfrihed, såfremt deres aktiviteter medfører, at indehaver eller den ansatte benytter virksomhedens dansk eller svensk indregistrerede bil til erhvervmæssig kørsel i Sverige.</p> <p>FSR anfører i forhold til bevisbyrde, at det bør overvejes, om det er hensigtsmæssigt at anvende kørebøger som dokumentation. På personskatteområdet er man gået bort fra at anvende kørebøger for gulpladebiler, fordi arbejdsgiver allerede entydigt har signaleret, hvorvidt bilen må anvendes privat i forbindelse med momsfradrag. Samme situation har man i dette tilfælde, da den udenlandske arbejdsgiver klart har signaleret, om bilen er tiltænkt at skulle anvendes væsentligt varigt i Danmark ud fra, om man vælger at lade bilen indregistrere i Danmark eller ej. Endvidere lægges der i lovforslaget op til, at den udenlandske virksomhed skal erklære, at bilen er stillet til rådighed for en herboende arbejdstager, samt hvor køretøjet i forhold til dagskriteriet og kilometerkriteriet skal anvendes.</p> <p>Det er derfor FSR's opfattelse, at erklæringen samt arbejdsgiverens håndtering af bilen må være tilstrækkelig dokumentation for, at bilen opfylder kilometer- og dagskriteriet. Hvis kørebogstanken fastholdes bør dokumentationskravet uddybes.</p>	<p>Bemærkningerne er blevet præciseret bl.a. således at det også fremgår, at en afgiftsfri bil godt kan blive dansk indregistreret.</p> <p>Bestemmelsen finder derimod ikke anvendelse i den situation, hvor en herboende selvstændig erhvervsdrivende stiller en firmabil til rådighed for en herboende ansat.</p> <p>I forhold til det anførte omkring kontrollen, herunder kørebogen, skal der henvises til kommentaren til høringssvaret fra FRR.</p>

Organisation	Høringssvar	Kommentar
	<p>FSR ønsker en præcisering af godtgørelsesbestemmelsens anvendelsesområde, da det ikke fremgår tydeligt, hvilken registreringsafgift man kan få godtgjort. Er det alene afgiften i den forløbne 12 måneders periode, eller er det fuld godtgørelse af registreringsafgiften?</p> <p>Videre tager forslaget ikke stilling til den situation, hvor registreringsafgiften er betalt kvartalsvis, da man ikke nævner, om finansieringsgebyret på 1,5 % også er godtgørelsesberettiget. Dette bør også tydeliggøres. Det er FSRs opfattelse, at gebyret bør tilbagebetales, såfremt fritagelsesbestemmelserne er opfyldt.</p>	<p>Den afgift der kan blive godtgjort, såfremt betingelserne herfor er opfyldt, er den afgift der er betalt i den aktuelle 12-måneders periode. Såfremt ansøgningen om afgiftsgodtgørelsen omfatter flere 12-måneders perioder, vil der blive foretaget en konkret vurdering af hver enkelt 12-måneders periode.</p> <p>Den afgift, der vil blive godtgjort, omfatter både de 3 pct., der skal betales for hvert påbegyndt kvartal af den beregnede afgift, samt de 1,5 pct. der betales for hvert påbegyndt kvartal af den registreringsafgift, der resterer efter den foretagne betaling.</p>
<p>HTSi Erhvervsorganisa- tionen</p>	<p><i>Udenlandske firmabiler - registreringsafgiftsloven</i></p> <p>HTSi har som udgangspunkt en positiv holdning til forslaget, idet HTSi mener, at det er af største vigtighed at fjerne barrierer, der forhindrer den frie bevægelighed af arbejdskraft og tjenesteydelser i EU, da det er af vital betydning for et velfungerende fællesskabsmarked.</p> <p>HTSi anfører, at det kan diskuteres, hvorvidt en ordning skal være skønsmæssigt baseret eller baseret på objektive kriterier. HTSi's holdning er, at den valgte ordning med objektive kriterier gør det nemmere at administrere ordningen, hvilket HTSi ser som en fordel.</p> <p>HTSi's eneste ankepunkt til lovforslaget er frygten for de dokumentationskrav, man kan forestille sig, at Told- og skatteforvaltningen vil stille i forbindelse med godkendelse af ordningen og i forbindelse med en efterfølgende kontrol. Af bemærkningerne fremgår, at der ikke som udgangspunkt vil blive stillet krav om førelse af kørebog, men HTSi frygter, at bevisbyrden for kørselsmønsteret kun kan løftes ved at føre kørebog.</p>	<p><i>Udenlandske firmabiler - registreringsafgiftsloven</i></p> <p>Skatteministeriet tager HTSi bemærkninger til efterretning. I forhold til det anførte omkring kontrollen, herunder kørebogen, skal der henvises til kommentaren til høringssvaret fra FRR.</p>

Organisation	Høringssvar	Kommentar
Københavns Politi	<p><i>Udenlandske firmabiler - registreringsafgiftsloven</i></p> <p>Københavns Politi anfører for det første at der kan være tvivl om, hvorvidt en tilladelsesordning opfylder EU's regler om arbejdskraftens frie bevægelighed, og vil forsat kunne siges at være en hindring for den frie bevægelighed.</p> <p>Københavns Politi anfører dernæst, at det være meget vanskeligt at rejse straffesager for overtrædelsen af reglerne.</p> <p>Det vil kunne bevises, at en person har anvendt et sådant udenlandsk registreret køretøj uden tilladelse, jf. registreringsafgiftslovens § 27, stk. 1, nr. 3, dvs. en overtrædelse af mere formel karakter, der kan medføre en mindre bøde. Men det vil være overordentligt vanskeligt at bevise, at der foreligger forsæt til afgiftsunddragelse, jf. registreringsafgiftslovens § 27, stk. 3. For at en sådan tiltale kan rejses, skal anklagemyndigheden bevise, at kilometerantallet og antal dage, bilen har kørt i Danmark i en periode på 12-måneder, er af et sådant omfang, at registreringsafgiften burde være betalt, samt at den pågældende var klar over det, da der skal bevises forsæt.</p> <p>Københavns Politi anfører, at et sådan bevis vil formentlig aldrig kunne skaffes, og bestemmelsen vil nærmest være umulig at håndhæve, medmindre det kan bevises, at det udenlandske firma, der har bilen registreret, slet ikke eksisterer, eller den person, der anvender bilen, ikke er ansat i firmaet.</p> <p>Endelig anfører Københavns Politi, at det er usikkert – også efter de gældende regler, hvem der hæfter for betalingen af registreringsafgiften, jf. den gensidige henvisning i registreringsafgiftslovens § 3 a, stk. 5 og § 19, stk. 2. Dette bør præciseres.</p>	<p><i>Udenlandske firmabiler - registreringsafgiftsloven</i></p> <p>Tilladelsesordningen vurderes at være i overensstemmelse med EU-retten. Det skal i den forbindelse henvises til, at EF-Domstolen ikke ved firmabildommen tog stilling til ansøgningsproceduren, da den ikke var omfattet af Kommissionens påstand. Dette fremgår af præmis 71. Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra FRR.</p> <p>Af forslaget § 3 a, stk. 4 fremgår det, at for betaling af afgiften hæfter den, der stiller køretøjet til rådighed for den herboende, jf. dog § 19, stk. 2. Efter § 19, stk. 2 hæfter ejeren eller den, i hvis navn køretøjet er registreret. Hvis et udenlandsk selskab stiller en firmabil til rådighed for en herboende, hæfter firmaet for afgiften. Henvisning til § 19, stk. 2 finder anvendelse hvor der er tale om en selvstændig erhvervsdrivende, der selv ejer bilen.</p>
SKAT	SKAT har haft bemærkninger til dokumentationskravene.	Dette følger af lovforslaget.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1. ---

Stk. 2. Der svares endvidere afgift af motorkøretøjer omhandlet i §§ 4 og 5 samt udenlandske hyrevogne, som er registreret med udenlandske nummerplader, og som benyttes af en herboende, jf. § 3 a, stk. 6.

Stk. 3. Der svares afgift af køretøjer som nævnt i stk. 1, som efter reparation eller ombygning ikke i afgiftsmæssig henseende er identisk med et tidligere afgiftsberigtiget køretøj, jf. dog §§ 7 og 7 a. Afgiften svares, inden et køretøj tages i brug efter reparation eller ombygning. Der foretages fornyet beregning af afgift for et motorkøretøj omfattet af § 3 a, stk. 1 eller 6, som efter reparation eller ombygning ikke i afgiftsmæssig henseende er identisk med det motorkøretøj, for hvilket der tidligere er beregnet afgift. Henføres motorkøretøjet efter reparation eller ombygning under reglerne i § 3 a, stk. 1 eller 6, betales afgift efter reglerne i § 3 a, stk. 2. Der foretages fornyet beregning af afgift for et motorkøretøj omfattet af § 3 b, stk. 1, som efter reparation eller ombygning ikke i afgiftsmæssig henseende er identisk med det motorkøretøj, for hvilket der tidligere er beregnet afgift. Henføres motorkøretøjet efter reparation eller ombygning under reglerne i § 3 b, stk. 1, betales afgift efter reglerne i § 3 b, stk. 2.

§ 1

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

1. I § 1, stk. 2, ændres »§ 3 a, stk. 6« til: »§ 3 a, stk. 7«.

2. I § 1, stk. 3, 3. og 4. pkt., ændres »§ 3 a, stk. 1 eller 6« til: »§ 3 a, stk. 3 eller 7 og § 3 c, stk. 1«.

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

Gældende formulering

Lovforslaget

4. I § 1 indsættes som stk. 4-7:

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

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

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

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

Stk. 7. Told- og skatteforvaltningen kan efter udløbet af en 12-måneders periode i ganske særlige tilfælde fravige fra kriterierne i stk. 5, således at et køretøj ikke bliver afgiftspligtigt.«

Gældende formulering

§ 3 a. Efter ansøgning kan told- og skatteforvaltningen meddele tilladelse til, at afgiften af registreringspligtige motorkøretøjer, der registreres med henblik på tidsbegrænset anvendelse her i landet, kan betales efter reglerne i stk. 2, når

- 1) motorkøretøjet tilhører en udlænding og af denne benyttes her i landet under et tidsbegrænset ophold eller
- 2) motorkøretøjet af en virksomhed eller et fast driftssted, der er beliggende i udlandet, stilles til rådighed for en herboende med henblik på erhvervsmæssig og privat anvendelse i det pågældende udland og her i landet, når beskæftigelse ved virksomheden eller det faste driftssted udgør den pågældendes hovederhverv.

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

Stk. 3. For betaling af afgift efter stk. 1, nr. 2, hæfter den, der stiller køretøjet til rådighed for den herboende. Overskrides en i en erindringskrivelse fastsat frist for betaling af afgift og tillæg, bortfalder en udstedt tilladelse, og resten af afgiften efter stk. 5 forfalder til betaling, medmindre registreringspligten ophører.

Lovforslaget

5. § 3 a affattes således:

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

Stk. 2. Ved ansøgningen skal ansøger afgive en erklæring om, at motorkøretøjet er omfattet af § 1, stk. 4, samt hvor og i hvilket omfang køretøjet skal anvendes inden for en 12-måneders periode, jf. § 1, stk. 5.

Stk. 3. Told- og skatteforvaltningen kan efter ansøgning tillade, at afgiften af registreringspligtige motorkøretøjer, der er afgiftspligtige, jf. § 1, stk. 5, kan betales kvartalsvis forud med 3 pct. for hvert påbegyndt kvartal af den beregnede afgift. Ved betalingen tillægges 1,5 pct. for hvert påbegyndt kvartal af den registreringsafgift, der refter efter den foretagne betaling. Ved betaling første gang betales desuden et depositum svarende til første kvartals afgift og tillæg til dækning af eventuelle restancer vedrørende registreringsforholdet.

Gældende formulering

Stk. 4. Pligten til betaling af afgift og tillæg op-
hører ved udgangen af den måned, hvori regi-
streringspligten ophører eller motorkøretøjet ud-
går af ordningen, jf. § 1, stk. 3. Ophører registre-
ringspligten eller udgår motorkøretøjet af ord-
ningen, jf. § 1, stk. 3, tilbagebetaler told- og
skatteforvaltningen depositumet samt for meget
betalt afgift og tillæg. Told- og skatteforvaltning-
en tilbagebetaler endvidere depositumet, når
den samlede afgift er betalt eller der sker afgifts-
berigtigelse efter stk. 5.

Stk. 5. Overgår et motorkøretøj til varig anvendelse her i landet ved salg eller anden overdrage-
lse eller i forbindelse med, at ejeren af et køre-
tøj omfattet af stk. 1, nr. 1, tager varigt ophold
her i landet, forfalder resten af afgiften, medmindre
afgiften af motorkøretøjet i stedet berigtiges
efter reglerne i § 4, stk. 3-13.

Stk. 6. Bestemmelserne i stk. 1-5 finder tilsva-
rende anvendelse for motorkøretøjer omfattet af
stk. 1, nr. 2, som er registreret med udenlandske
nummerplader.

Stk. 7. For motorkøretøjer som nævnt i § 4 og
§ 5, stk. 1, som en herboende alene anvender her
i landet til udførelse af arbejde for en arbejdsgiver
som omhandlet i stk. 1, nr. 2, kan told- og
skatteforvaltningen tillade, at der betales afgift
pr. dag, motorkøretøjet anvendes her. Afgiften
udgør 60 kr. pr. dag for motorkøretøjer omhand-
let af § 4 og 30 kr. for motorkøretøjer omhandlet
af § 5, stk. 1. Der betales ikke afgift af motorkø-
retøjer som nævnt i § 5, stk. 3, § 5, stk. 5, nr. 2,
og § 5, stk. 10, når den herboende alene anvender
motorkøretøjerne her i landet til udførelse af
arbejde for en arbejdsgiver som omhandlet i
stk. 1, nr. 2.

Stk. 8. Efter ansøgning fritages for afgift af
motorkøretøjer, der er indregistreret som hyre-
vogne i udlandet, og som af en herboende her i
landet udelukkende anvendes til erhvervsmæs-
sig personbefordring.

Lovforslaget

Stk. 4. For betaling af afgift hæfter den, der
stiller køretøjet til rådighed for den herboende
arbejdstager. Hæftelse for betaling af afgift ved-
rørende selvstændige erhvervsdrivende følger af
§ 19, stk. 2.

Stk. 5. Pligten til betaling af afgift og tillæg op-
hører ved udgangen af den måned, hvori regi-
streringspligten i Danmark ophører eller motor-
køretøjet udgår af ordningen, jf. § 1, stk. 3. Op-
hører registreringspligten eller udgår motorkøre-
tøjet af ordningen, jf. § 1, stk. 3, tilbagebetaler
told- og skatteforvaltningen depositumet samt
for meget betalt afgift og tillæg. Told- og skatte-
forvaltningen tilbagebetaler endvidere depositu-
met, når den samlede afgift er betalt eller der
sker afgiftsberigtigelse efter stk. 6.

Stk. 6. Overgår et motorkøretøj, der hidtil har
været afgiftsfri, jf. § 1, stk. 4, til en person eller
virksomhed, der ikke er omfattet af § 1, stk. 4,
ved salg eller anden overdragelse, forfalder re-
sten af afgiften, medmindre afgiften af motorkø-
retøjet i stedet berigtiges efter reglerne i § 4,
stk. 3-16.

Stk. 7. Bestemmelserne i stk. 1-6 finder tilsva-
rende anvendelse for motorkøretøjer, som er re-
gistreret med udenlandske nummerplader.

Stk. 8. Efter ansøgning fritages for afgift mo-
torkøretøjer, der er indregistreret som hyrevogne
i udlandet, og som af en herboende her i landet
udelukkende anvendes til erhvervsmæssig per-
sonbefordring.

Gældende formulering

Stk. 9. Skatteministeren kan fastsætte nærmere regler om meddelelse og fremvisning af tilladelse og om betaling af de i stk. 1-8 nævnte afgifter og tillæg.

Lovforslaget

Stk. 9. Skatteministeren kan fastsætte regler om meddelelse og fremvisning af tilladelse og om betaling af de i stk. 1-8 nævnte afgifter og tillæg.«

6. Efter § 3 b i afsnittet »afgiftsfritagelser« ind sættes:

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

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

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

Stk. 4. Overgår et motorkøretøj til varig anvendelse her i landet ved salg eller anden overdragelse eller i forbindelse med, at ejeren af et køretøj omfattet af stk. 1, tager varigt ophold her i landet, forfalder resten af afgiften, medmindre afgiften af motorkøretøjet i stedet berigtiges efter reglerne i § 4, stk. 3-16.

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

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 4. ---

Stk. 2-13. ---

Stk. 14. Den afgiftspligtige værdi efter stk. 13 nedsættes med 17 pct. af det samlede beløb af de fradrag i afgiften, der efter § 3, stk. 2, og med 30 pct. af de fradrag i den afgiftspligtige værdi, der efter § 8, stk. 7, kunne være foretaget ved køretøjets afgiftsberigtigelse som nyt. I perioden indtil år 2005 nedsættes afgiftssatserne for brugte personbiler, der som nye ville være omfattet af stk. 2, nr. 1. Nedsættelsen sker ved, at afgiftssatserne i stk. 13, nr. 1 eller 2, nedsættes med samme brøkdelen, som afgiften af tilsvarende nye biler på tidspunktet for afgiftsberigtigelsen nedsættes med efter stk. 2, nr. 1.

Stk. 15-16. ---

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

8. Efter § 7 c i afsnittet »godtgørelse« af afgift indsættes:

»§ 7 d. Told- og skatteforvaltningen godtgør efter ansøgning afgift opkrævet af køretøjer som nævnt i § 1, stk. 4, såfremt den person eller den virksomhed, der har betalt afgiften, efter udløbet af en 12-måneders periode dokumenterer, at køretøjet i perioden faktisk ikke i det væsentlige har været anvendt varigt i Danmark, jf. § 1, stk. 5.

Stk. 2. Skatteministeren kan fastsætte regler for dokumentation af forhold omfattet af stk. 1.«

§ 9. ---

Stk. 2-3. ---

Stk. 4. Er der ikke over for told- og skatteforvaltningen anmeldt pris for et nyt køretøj, eller er betingelserne efter stk. 2 om afgiftsberigtigelse på grundlag af en lavere pris end den anmeldte ikke opfyldt, fastsættes den afgiftspligtige værdi af køretøjet skønsmæssigt, jf. dog stk. 5, og afgiften forhøjes med 500 kr. for motorcykler og 1.000 kr. for biler.

Stk. 5. Skatteministeren kan fastsætte regler, hvorefter told- og skatteforvaltningen kan fastsætte den afgiftspligtige værdi af et nyt køretøj på grundlag af oplysninger om køretøjets almindelige pris (listepriis) i de tilfælde, hvor der ikke over for told- og skatteforvaltningen er anmeldt en pris. Afgiften forhøjes som anført i stk. 4.

9. § 9, stk. 4 affattes således:

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

10. I § 9, stk. 5 udgår: »Afgiften forhøjes som anført i stk. 4.«

Gældende formulering

§ 19. I tilfælde, hvor det ikke efter § 15 påhviler en registreret virksomhed at svare afgift af et køretøj, skal afgiften være betalt til told- og skatteforvaltningen, forinden køretøjet anmeldes til registrering eller anmeldelse af ejerskifte for køretøjet finder sted, jf. dog § 3 a og § 3 b, stk. 3, eller inden køretøjet tages i brug efter reparation eller ombygning.

Stk. 2. For betaling af afgift hæfter ejeren eller den, i hvis navn køretøjet registreres, jf. dog § 3 a, stk. 3.

Stk. 3. - - -

§ 25. Told- og skatteforvaltningen kan forlange ethvert køretøj fremstillet til eftersyn, for så vidt det skønnes nødvendigt af afgiftsmæssige grunde. Enhver køber, sælger eller leverandør af køretøjer eller dele til fremstilling af køretøjer skal efter anmodning give told- og skatteforvaltningen, et motorankenævn eller Landsskatteretten de fornødne oplysninger til brug ved beregning af afgiften. Enhver bruger af motorkøretøjer omfattet af § 3 a, stk. 1, 6 eller 7 og § 3 b, stk. 1, skal efter anmodning give told- og skatteforvaltningen de nødvendige oplysninger til brug ved beregningen af afgiften.

Stk. 2. - - -

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

- 1) afgiver urigtige eller vildledende oplysninger eller fortier oplysninger til brug for afgiftskontrollen,
- 2) overtræder § 9, stk. 1 og 2, § 16, stk. 1 og 2, § 19, stk. 1, § 20, § 21, stk. 1 og 2, § 23, stk. 1, § 24, § 25, stk. 1, 3 og 5,
- 3) anvender et afgiftspligtigt køretøj, som ikke er afgiftsberigtiget, eller for hvilket der ikke er meddelt tilladelse efter bestemmelserne i § 3 a, stk. 1, 7 og 8 og § 3 b, stk. 1,
- 4) anvender et afgiftspligtigt køretøj, der er fritaget for afgift, eller hvoraf der er betalt afgift efter bestemmelserne i § 5, stk. 1-10 og 12, § 5 a, stk. 1, eller § 6, stk. 1, i strid med de betingelser, der gælder for fritagelsen eller afgiftsberigtigelsen efter den pågældende bestemmelse,

Lovforslaget

11. I § 19, *stk. 1*, ændres »§ 3 a og § 3 b, stk. 3« til: »§ 3 a, § 3 b, stk. 3 og § 3 c«.

12. I § 19, *stk. 2*, ændres »§ 3 a, stk. 3« til: »§ 3 a, stk. 4«.

13. I § 25, *stk. 1, 3. pkt.*, ændres »§ 3 a, stk. 1, 6 eller 7 og § 3 b, stk. 1« til: »§ 3 a, stk. 1, 3 eller 7, § 3 b, stk. 1 og § 3 c, stk. 1«.

14. I § 27, *stk. 1, nr. 3*, ændres »§ 3 a, stk. 1, 7 og 8 og § 3 b, stk. 1« til: »§ 3 a, stk. 1, 3 og 8, § 3 b, stk. 1 og § 3 c, stk. 1«.

Bilag til f. t. l. vedr. registreringsafgiftsloven og ligningsloven

Gældende formulering

- 5) undlader at efterkomme et påbud, der er meddelt i medfør af § 18, stk. 1, om angivelse for kortere perioder end en måned,
- 6) anvender et køretøj, der er afmeldt af motorregisteret efter reglerne om tilbagebetaling af afgift for ældre køretøjer i tidligere lovgivning,
- 7) her i landet anvender et afgiftspligtigt køretøj, der er afmeldt af motorregisteret, og for hvilket der er godtgjort afgift efter reglerne om godtgørelse af afgift i forbindelse med udførsel, jf. § 7 b og c.

Stk. 2-5. ---

*Lovforslaget***§ 2**

I lov om påligningen af indkomstskat til staten (ligningsloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 887 af 20. september 2005, som ændret senest ved lov nr. 68 af 7. februar 2006, foretages følgende ændring:

§ 16. ---

Stk. 2-3. ----

Gældende formulering

Stk. 4. Den skattepligtige værdi af en bil, der er stillet til rådighed for den skattepligtiges private benyttelse af en arbejdsgiver som nævnt i stk. 1, sættes til en årlig værdi på 25 pct. af den del af bilens værdi, der ikke overstiger 300.000 kr., og 20 pct. af resten. Bilens skattepligtige værdi beregnes dog mindst af 160.000 kr. For biler, der er anskaffet af arbejdsgiveren højst tre år efter første indregistrering, opgøres bilens værdi i det indkomstår, hvori første indregistrering er foretaget, og i de to følgende indkomstår til den oprindelige nyvognspris og herefter til 75 pct. af nyvognsprisen. For biler, der er anskaffet mere end tre år efter første indregistrering, og for tidligere hyrevogne, der anskaffes uden berigtigelse af registreringsafgift, opgøres bilens værdi til arbejdsgiverens købspris inklusive eventuelle istandsættelsesudgifter. Ved værdiansættelsen af biler, der ikke indregistreres her i landet eller er omfattet af registreringsafgiftslovens § 3 a, stk. 6, skal den værdi anvendes, som ville blive lagt til grund ved værdiansættelsen af en tilsvarende bil efter 3. eller 4. pkt. Er bilen kun til rådighed en del af året, nedsættes den skattepligtige værdi svarende til det antal hele måneder, hvori bilen ikke har været til rådighed. Hvis en bil, der af arbejdsgiveren m.v. er stillet til rådighed for den skattepligtige udelukkende for erhvervsmæssig kørsel, benyttes privat, beskattes værdien af den private benyttelse i det pågældende år efter reglerne i 1.-5. pkt. Kørsel mellem hjem og virksomheden højst 1 dag om ugen anses ved anvendelsen af reglerne i 7. pkt. ikke for privat kørsel for skattepligtige, der som led i kundeopsøgende arbejde fra hjemmet i øvrigt udelukkende kører erhvervsmæssigt. Den skattepligtige værdi efter 1.-7. pkt. nedsættes med den skattepligtiges betaling i indkomståret til arbejdsgiveren m.v. for råderetten, men nedsættes ikke med eventuelle beløb, der beskattes efter reglen i § 9 C, stk. 7. For biler omfattet af § 4, stk. 1, II, A, i lov om vægtafgift af køretøjer m.v. finder 1.-9. pkt. kun anvendelse, såfremt der skal betales tillægsafgift for privat anvendelse efter § 2 i lov om vægtafgift af køretøjer m.v. For biler, der er indregistreret første gang den 2. juni 1998 eller tidligere finder 1.-9. pkt. ikke anvendelse på biler, hvor merværdiafgift vedrørende anskaffelsen er fradraget ifølge merværdiafgiftsloven § 37, stk. 1, § 38, stk. 1, eller § 41, fordi bilen udelukkende anvendes erhvervsmæssigt.

Lovforslaget

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

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

Til lovforslag nr. L 225. Skriftlig fremsættelse (5. april 2006)

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og ligningsloven (Udenlandske firmabiler, fradrag for særligt brændstoføkonomiske brugte indførte personbiler og ophævelse af gebyret for vurdering af nye køretøjer)
(Lovforslag nr. L 225).

Forslaget består overordnet af 4 dele. For det første indeholder forslaget en ændring af registreringsafgiftsloven som følge af EF-Domstolens dom i sag C-464/02 (firmabildommen). Dette medfører en konsekvensændring af ligningslovens regler om beskatning af fri bil. Forslaget indeholder endvidere en forlængelse af den periode, hvor der gives nedslag i registreringsafgiften for brugte biler, der opfylder kravene til nedslag i registreringsafgiften for særligt brændstoføkonomiske nye biler. Endelig foreslås det at ophæve gebyret for vurdering af nye køretøjer.

*Udenlandske firmabiler –
registreringsafgiftsloven*

Registreringsafgiftslovens bestemmelser foreslås ændret i overensstemmelse med firmabildommen, således at der alene vil skulle betales registreringsafgift for en udenlandsk firmabil, såfremt firmabilen i det væsentlige anvendes varigt i Danmark. Der foreslås indført to objektive kriterier, henhold et dagskriterium og et kilometerkriterium. Begge kriterier vurderes i forhold til en samlet 12-måneders periode, og begge kriterier skal være opfyldt før der indtræder afgiftspligt. Forslaget omfatter både herboende arbejdstagere, der er ansat ved et udenlandsk selskab samt herboende selvstændige erhvervsdrivende. Der foreslås desuden indført en dispensationsadgang, hvorefter told- og skatteforvaltning

gen efter udløbet af en 12-måneders periode kan dispensere fra de nævnte kriterier. Køretøjet bliver herved ikke afgiftspligtigt. Ligeledes foreslås det, at afgiften kan tilbagebetales, hvis bilen efter udløbet af en periode ikke har været anvendt i Danmark, jf. kriterierne. Efter forslaget forudsætter anvendelsen af en udenlandsk firmabil afgiftsfrit i Danmark, at told- og skatteforvaltningen har givet tilladelse hertil.

Skatteministeriet har på baggrund af firmabildommen haft drøftelser med Kommissionen vedrørende denne del af forslaget. Dette er baggrunden for, at forslaget fremsættes nu.

*Frdrag for særligt brændstoføkonomiske
brugte indførte personbiler*

Lovforslaget har til formål at hindre, at der opstår en konkurrencefordrejning mellem nye og brugte indførte brændstoføkonomiske biler. Efter de gældende regler har særligt brændstoføkonomiske biler, der indføres som brugte skulle afgiftsberigtiges som almindelige ikke særligt brændstoføkonomiske biler siden udgangen af 2005. Det foreslås at forlænge den periode, hvor der gives nedslag i registreringsafgiften for brugte biler, der på grund af lavt brændstofforbrug, opfylder kravene til nedslag i registreringsafgiften for nye biler.

Udenlandske firmabiler – ligningsloven

På grund af forslaget om ændring af registreringsafgiftsloven er der behov for at konsekvensændre ligningslovens regler om beskatning af privat rådighed over udenlandske firmabiler. Den foreslåede ændring medfører i overensstemmelse med praksis efter gældende regler, at grundlaget for beregningen af den skattepligtige værdi af fri bil er det samme, uanset hvor bilen er anskaffet og indregistreret, og uanset om arbejdsgiveren er dansk eller udenlandsk.

Ophævelse af gebyret for vurdering af nye køretøjer

I oktober 2004 rettede Kommissionen henvendelse om registreringsafgiftslovens system for anmeldelse af priser. Den danske regering besvarede henvendelsen i overensstemmelse med det notat om sagen, som er oversendt til Folketingets Europaudvalg den 21. december 2004. Efterfølgende drøftelser med Kommissionen har afdækket, at sagens kerne ikke er systemet med

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

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale forslaget til Folketingets velvillige behandling.