

Forslag
til
Lov om ændring af lov om afgift af vejbenyttelse og lov om registrering af køretøjer¹⁾
(Ændring af satser og øget differentiering heraf ud fra emissionsnormer og adgang til Køretøjsregisteret for virksomheder, der opkræver betaling for brug af veje, broer eller tunneler)

§ 1

I lov om afgift af vejbenyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 896 af 15. august 2011, som ændret ved § 29 i lov nr. 1532 af 27. december 2014 og § 14 i lov nr. 1888 af 29. december 2015, foretages følgende ændringer:

1. § 3, stk. 1 og 2, ophæves, og i stedet indsættes:

»*Stk. 1.* Den årlige afgift inklusive administrationsomkostninger, jf. dog § 20, stk. 6, udgør til og med den 31. december 2019:

1) For køretøjer med højst 3 aksler, der overholder emissionsnorm:

a) IKKE-EURO: 10.470 kr.

b) EURO I: 9.101 kr.

c) EURO II: 7.925 kr.

d) EURO III: 6.891 kr.

e) EURO IV: 6.265 kr.

f) EURO V: 5.581 kr.

g) EURO VI eller renere: 5.581 kr.

2) For køretøjer med mindst 4 aksler, der overholder emissionsnorm:

a) IKKE-EURO: 17.555 kr.

b) EURO I: 15.196 kr.

c) EURO II: 13.216 kr.

d) EURO III: 11.482 kr.

e) EURO IV: 10.448 kr.

1) Loven har som udkast været notificeret i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/1535/EU om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (kodifikation).

f) EURO V: 9.302 kr.

g) EURO VI eller renere: 9.302 kr.

Stk. 2. Den årlige afgift inklusive administrationsomkostninger, jf. dog § 20, stk. 6, udgør fra og med 1. januar 2020:

1) For køretøjer med højst 3 aksler, der overholder emissionsnorm:

a) IKKE-EURO: 10.470 kr.

b) EURO I: 9.101 kr.

c) EURO II: 7.925 kr.

d) EURO III: 6.891 kr.

e) EURO IV: 6.265 kr.

f) EURO V: 5.923 kr.

g) EURO VI eller renere: 5.581 kr.

2) For køretøjer med mindst 4 aksler, der overholder emissionsnorm:

a) IKKE-EURO: 17.555 kr.

b) EURO I: 15.196 kr.

c) EURO II: 13.216 kr.

d) EURO III: 11.482 kr.

e) EURO IV: 10.448 kr.

f) EURO V: 9.875 kr.

g) EURO VI eller renere: 9.302 kr.

Stk. 3. Til og med den 31. december 2019 udgør afgiften inklusive administrationsomkostninger for køretøjer, der er indregistreret i udlandet, jf. dog § 20, stk. 6:

1) Månedligt for køretøjer med højst 3 aksler, der overholder emissionsnorm:

a) IKKE-EURO: 1.041 kr.

b) EURO I: 907 kr.

c) EURO II: 788 kr.

d) EURO III: 684 kr.

e) EURO IV: 625 kr.

f) EURO V: 558 kr.

g) EURO VI eller renere: 558 kr.

2) Månedligt for køretøjer med mindst 4 aksler, der overholder emissionsnorm:

a) IKKE-EURO: 1.748 kr.

b) EURO I: 1.518 kr.

c) EURO II: 1.317 kr.

d) EURO III: 1.146 kr.

e) EURO IV: 1.041 kr.

f) EURO V: 930 kr.

g) EURO VI eller renere: 930 kr.

3) Ugentligt for køretøjer med højst 3 aksler, der overholder emissionsnorm:

a) IKKE-EURO: 275 kr.

- b) EURO I: 238 kr.
- c) EURO II: 208 kr.
- d) EURO III: 178 kr.
- e) EURO IV: 163 kr.
- f) EURO V: 148 kr.
- g) EURO VI eller renere: 148 kr.

4) Ugentligt for køretøjer med mindst 4 aksler, der overholder emissionsnorm:

- a) IKKE-EURO: 461 kr.
- b) EURO I: 401 kr.
- c) EURO II: 349 kr.
- d) EURO III: 305 kr.
- e) EURO IV: 275 kr.
- f) EURO V: 245 kr.
- g) EURO VI eller renere: 245 kr.

5) Dagligt uanset emissionsnorm og antallet af aksler: 89 kr.

Stk. 4. Fra og med 1. januar 2020 udgør afgiften inklusive administrationsomkostninger for køretøjer, der er indregistreret i udlandet, jf. dog § 20, stk. 6:

1) Månedligt for køretøjer med højst 3 aksler, der overholder emissionsnorm:

- a) IKKE-EURO: 1.041 kr.
- b) EURO I: 907 kr.
- c) EURO II: 788 kr.
- d) EURO III: 684 kr.
- e) EURO IV: 625 kr.
- f) EURO V: 587 kr.
- g) EURO VI eller renere: 558 kr.

2) Månedligt for køretøjer med mindst 4 aksler, der overholder emissionsnorm:

- a) IKKE-EURO: 1.748 kr.
- b) EURO I: 1.518 kr.
- c) EURO II: 1.317 kr.
- d) EURO III: 1.146 kr.
- e) EURO IV: 1.041 kr.
- f) EURO V: 982 kr.
- g) EURO VI eller renere: 930 kr.

3) Ugentligt for køretøjer med højst 3 aksler, der overholder emissionsnorm:

- a) IKKE-EURO: 275 kr.
- b) EURO I: 238 kr.
- c) EURO II: 208 kr.
- d) EURO III: 178 kr.
- e) EURO IV: 163 kr.
- f) EURO V: 156 kr.

- g) EURO VI eller renere: 148 kr.
 - 4) Ugentligt for køretøjer med mindst 4 aksler, der overholder emissionsnorm:
 - a) IKKE-EURO: 461 kr.
 - b) EURO I: 401 kr.
 - c) EURO II: 349 kr.
 - d) EURO III: 305 kr.
 - e) EURO IV: 275 kr.
 - f) EURO V: 260 kr.
 - g) EURO VI eller renere: 245 kr.
 - 5) Dagligt uanset emissionsnorm og antallet af aksler: 89 kr.«
- Stk. 3-6 bliver herefter stk. 5-8.

2. § 3, stk. 6 der bliver stk. 8, affattes således:

»Stk. 6. Ved »EURO I« til »EURO VI« forstås de emissionsnormer, som er defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF med senere ændringer.«

3. § 4, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Omregningen sker på grundlag af de afgiftssatser i euro, som fremgår af artikel 8 i aftalen af 9. februar 1994 om opkrævning af afgifter for tunge erhvervskøretøjers benyttelse af visse veje som ændret ved artikel 5 i protokol af 6. december 2017 om ændring af nævnte aftale i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/76/EU om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer. Satserne reguleres ikke, hvis omregningen før nedrunding medfører en ændring, som udtrykt i danske kroner er på under 5 pct.«

§ 2

I lov om registrering af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 720 af 30. maj 2017, som ændret ved § 3 i lov nr. 715 af 25. juni 2010 og § 1 i lov nr. 1431 af 11. december 2017, foretages følgende ændringer:

- 1.** I 17, stk. 1, 4. pkt., indsættes efter »forhold«: »,jf. dog registreringsafgiftslovens § 10 a, stk. 2«.
- 2.** I § 17, stk. 2 indsættes som nr. 8:
 - »8) Virksomheder, der opkræver betaling for brug af veje, broer eller tunneler.«

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 2018.

Stk. 2. Loven har virkning fra og med den 1. juli 2018, jf. dog stk. 3 og 4.

Stk. 3. Skatteministeren kan senest 27. juni 2018 efter fælles beslutning mellem Danmark og de øvrige lande i ordningen med den fælles vejbenyttelsesafgift, eller såfremt den i artikel 10, stk. 1, i protokollen af 6. december 2017 omhandlede procedure for ikrafttrædelse ikke er afsluttet senest 30. april 2018, udsætte det tidspunkt, hvor lovens § 1 i medfør af stk. 2 får virkning, til en senere dato.

Stk. 4. § 1, nr. 1, har virkning fra og med den 1. januar eller 1. juli, hvad der måtte komme først, efter en periode på mindst to måneder efter ikrafttrædelsen af protokollen af 6. december 2017, men tidligst den 1. juli 2018. For det enkelte køretøj gælder de i § 1, nr. 1, fastsatte satser for vejbenyttelsesafgifter dog først fra den første afgiftsperiode, der påbegyndes efter virkningstidspunktet.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Danmark deltager sammen med Luxembourg, Nederlandene og Sverige i en fælles ordning med vejbenyttelsesafgift for lastbiler til godstransport på 12 t eller derover, den såkaldte Eurovignette. De deltagende lande har ved protokol af 6. december 2017 aftalt, at satserne for afgift af vejbenyttelse differentieres yderligere og forhøjes for visse køretøjer. Lovforslagets formål er at gennemføre disse ændringer. Protokollen er optaget som bilag til lovforslaget.

Lastbiltrafik medfører betydelige eksterne omkostninger vedrørende luftforurening, vejslid, støj og ulykker. Lovforslaget bidrager til, at afgifterne på lastbiltransport i højere grad bringes i overensstemmelse med disse eksterne omkostninger. De foreslåede ændringer vil samtidig tilskynde til, at udskifte ældre lastbiler med nyere og mere miljøvenlige lastbiler, for hvilke afgiften er lavere.

Som det fremgår af aftalen om omlægning af bilafgifterne indgået mellem Regeringen og Dansk Folkeparti den 21. september 2017 er aftaleparterne enige om at indføre periodebaserede vejafgifter for person- og varebiler. Nærværende lovforslag er ikke en del af denne aftale, men har karakter af en videreudvikling af samarbejdet i Eurovignetten, som bidrager til større ensartethed i afgiftssystemet på længere sigt.

Det foreslås, at afgiftssatserne differentieres yderligere i forhold til i dag baseret på køretøjernes miljømæssige egenskaber kategoriseret ved emissionsnormer. Samtidig foreslås det, at visse af satserne forhøjes, så de svarer til de maksimale satser ifølge EU-lovgivningen (direktiv 1999/62/EF som ændret ved direktiv 2006/38/EF og direktiv 2011/76/EU). Forhøjelsen vil være størst for de mest forurenende køretøjer, hvorimod satserne for de reneste køretøjer foreslås fastholdt på det nuværende niveau.

Lovforslaget fremsættes således med henblik på fra dansk side at gennemføre de ændringer, som deltagerlandene har aftalt. En vedtagelse af lovforslaget skal samtidig betragtes som et samtykke til ratifikation af aftalen, jf. grundlovens § 19, stk. 1.

1.1. Lovforslagets formål og baggrund

Siden 1993 er der blevet gennemført EU-direktiver om vejbenyttelsesafgifter, senest Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 2011/76/EU om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer.

Disse direktiver indeholder bestemmelser om, at flere EU-medlemsstater kan indgå aftaler om at opkræve fælles vejbenyttelsesafgifter, der skal gælde inden for de pågældende staters samlede område.

Danmark har på den baggrund den 9. februar 1994 indgået en folkeretlig aftale med fire andre EU-medlemsstater om opkrævning af ens afgifter af lastbiler og lastvognstog m.v. til godstransport med en tilladt totalvægt på 12 t eller derover ved kørsel på vejnettet eller på

visse dele af vejene i disse stater.

De oprindelige aftaleparter var Belgien, Danmark, Luxembourg, Nederlandene og Tyskland. Den 1. januar 1998 indtrådte Sverige i aftalen. Tyskland ophørte den 1. september 2003 med at opkræve den fælles vejbenyttelsesafgift, og den 1. april 2016 gjorde Belgien det samme. Belgien deltager dog fortsat i samarbejdet på observatørbasis. Tyskland udtræder helt af aftalen den 1. januar 2018. I dag dækker den fælles vejbenyttelsesafgift således kørsel i Danmark, Luxembourg, Nederlandene og Sverige.

Formålet med lovforslaget er at gennemføre de ændringer, som de deltagende lande har vedtaget ved protokol af 6. december 2017. Ændringerne i protokollen vedrører Belgiens ophør med at opkræve den fælles vejbenyttelsesafgift, Tysklands udtræden som part i aftalen, aftalens forlængelse fra 2019 til 2029, ændring af satserne i forhold til de gældende maksimalsatser for vejbenyttelsesafgifter fastsat i medfør af direktiv 2006/38/EF og 2011/76/EU og øget differentiering af satser baseret på køretøjers miljømæssige egenskaber kategoriseret ved emissionsnormer.

Belgiens udtræden, Tysklands ophør som aftalepart og aftalens forlængelse fra 2019 til 2029 giver ikke anledning til ændringer i dansk lovgivning. Lovforslaget har således til formål at gennemføre de aftalte ændringer i afgiftssatserne og den aftalte yderligere differentiering heraf.

Lovforslaget har yderligere til formål at gøre det muligt for virksomheder, der opkræver betaling for brug af veje, broer eller tunneler, at få adgang til Køretøjsregisteret, så virksomhederne via oplysninger tilknyttet en nummerplade kan sende opkrævning til et køretøjs ejer eller bruger ved manglende betaling. Hertil kommer, at det foreslås, at det skal gøres muligt at anvende betalingsløsninger, hvor trafikanterne ikke skal standse op for at betale for benyttelsen af vejen, broen eller tunnelen.

2. Lovforslagets indhold

2.1. Ændring af satser i lov om afgift af vejbenyttelse og øget differentiering heraf ud fra emissionsnormer

2.1.1. Gældende ret

Danmark deltager sammen med Luxembourg, Nederlandene og Sverige i en fælles ordning med vejbenyttelsesafgift for lastbiler til godstransport på 12 t eller derover, den såkaldte Eurovignette. Den fælles ordning hviler på en folkeretlig aftale indgået den 9. februar 1994 med senere ændringer.

Den folkeretlige aftale blev oprindeligt indgået på baggrund af det første Eurovignette-direktiv, Rådets direktiv 93/89/EØF af 25. oktober 1993. Direktiv 93/89/EØF blev efterfølgende annulleret og erstattet af det gældende Eurovignette direktiv, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, som ændret ved direktiv 2006/38/EF og senest ved direktiv 2011/76/EU.

Ved direktivændringerne i 2006 og 2011 blev der indført nye muligheder for bl.a. at anvende

højere satser og fastsætte en satsstruktur med øget differentiering, som hidtil ikke har været udnyttet i Eurovignette-landene.

Vejbenyttelsesafgiften dækker anvendelse af hele eller visse dele af vejnettet i de respektive lande, og i Danmark skal afgiften betales inden anvendelse af motorvejsnettet. Betalt afgift giver via en elektronisk vignette adgang til at køre i alle fire lande. Betalingen af vejafgift registreres i en fælles database, som også anvendes af myndighederne i forbindelse med kontrol.

Afgiften kan betales pr. dag, uge, måned eller år. Danske køretøjer betaler afgiften på årsbasis sammen med vægtafgiften for benyttelse af hele vejnettet, og satserne varierer fra 5.591 kr. til 11.555 kr. pr. år afhængigt af køretøjernes størrelse og emissionsnorm. Køretøjer indregistreret i lande uden for Eurovignette-samarbejdet kan vælge, hvilken periode der betales for, men anvender i praksis ofte dagsvignetter, hvor prisen er fast og uafhængig af køretøjets størrelse og emissionsnorm.

Afgiftssatserne pr. uge, måned eller år er differentieret ud fra henholdsvis køretøjernes størrelse og emissionsnorm. For så vidt angår størrelse, skelnes mellem køretøjer eller køretøjskombinationer med enten op til tre aksler eller fire eller flere aksler. De største køretøjer afgiftspålægges efter den højeste sats. Med hensyn til emissionsnorm differentieres satserne afhængig af, om et køretøj opfylder EURO I, EURO II eller ikke opfylder nogen EURO-norm (benævnt IKKE-EURO). De ældste og mest forurenende køretøjer, dvs. dem der ikke opfylder nogen EURO-norm, afgiftspålægges efter de højeste satser.

Afgiftssatserne har været uændrede siden 2001, og der er defineret flere nye emissionsnormer siden da. Således anvendes i dag emissionsnormer til og med EURO VI. Et køretøj, der opfylder eksempelvis EURO V-normen, pålægges dog i dag den samme afgift som et køretøj, der kun overholder EURO II-normen.

Indtægterne fra køretøjer indregistreret i de enkelte lande i samarbejdet går direkte til de pågældende lande. Indtægter fra køretøjer indregistreret i lande uden for samarbejdet fordeles via en fordelingsnøgle mellem landene i aftalen. Ca. 1/3 af de danske indtægter fra vejbenyttelsesafgiften på mellem 400 og 450 mio. kr. årligt stammer fra udenlandske vognmænd.

2.1.2. Lovforslaget

Europa-Kommissionen offentliggør hvert andet år opdaterede maksimalsatser for vejbenyttelsesafgifter i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 2011/76/EU af 27. september 2011 om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer. Maksimalsatserne reguleres med EU's harmoniserede forbrugerindeks.

Ved Europa-Kommissionens meddelelse 2016/C 101/01, som ændret ved korrigendum 2016/C 194/07, er der offentliggjort nye maksimalsatser for vejbenyttelsesafgifter. Satserne differentieres i meddelelsen ud fra henholdsvis køretøjers størrelse og deres emissionsnormer fra »IKKE-EURO« til »EURO IV og renere«.

Eurovignette-landene har ved protokol af 6. december 2017 aftalt en ny satsstruktur baseret på

disse nye maksimalsatser. Herudover er det aftalt, at der af miljømæssige hensyn differentieres yderligere, så køretøjer, der opfylder de renere EURO V- eller EURO VI-normer, pålægges en lavere afgift end kategorien »EURO IV og renere«, som er den nyeste EURO-norm i Europa-Kommissionens seneste meddelelse. Frem til og med 2019 svarer satserne for EURO V og EURO VI til de gældende laveste satser og fra 2020 svarer satserne for EURO VI til de gældende laveste satser. Dagssatsen, der er uafhængig af bilens størrelse og emissionsnorm, er fastsat efter den gældende maksimale sats i EU-lovgivningen (Europa-Kommissionens meddelelse 2016/C 101/01).

Det foreslås, at satserne for vejbenyttelsesafgift ændres i overensstemmelse med protokollen. Det vil medføre, at satserne differentieres yderligere ud fra emissionsnormer, det vil sige for henholdsvis IKKE-EURO, EURO I, EURO II, osv. op til »EURO VI eller renere«. Satsen for dagsvignetter vil dog fortsat være uafhængig af bilens størrelse og emissionsnorm. Der foreslås ingen ændringer i differentieringen for køretøjers eller køretøjskombinationers størrelse målt på antallet af aksler.

De foreslåede ændringer omfatter nominelle satsstigninger på ca. 50 pct. for dagsvignetter, hvor satsen er uafhængig af bilens størrelse og emissionsnorm, og for de ældste og mest forurenende køretøjer. Til gengæld foreslås ingen satsstigninger for uge-, måneds- og årsvignetter til de nyeste og mindst forurenende køretøjer, som opfylder emissionsnormerne EURO V og EURO VI eller renere frem til og med den 31. december 2019 og for EURO VI eller renere fra 2020, når der bortses fra udsving i valutakursen ved omregning af satserne i EURO, som de er fastsat i den underliggende protokol.

Fra 1. januar 2020 foreslås en mindre satsstigning for køretøjer, som opfylder emissionsnormen EURO V i forhold til køretøjer, som opfylder emissionsnormen EURO VI eller renere.

Satserne blev senest ændret i 2001. Udviklingen i nettoprisindekset har i perioden 2001 til 2015 været på 30 pct. Det vil sige, at de uændrede satser siden 2001 har medført et reelt fald i udgiften til vejbenyttelsesafgift sammenlignet med det generelle prisniveau i løbet af perioden. Den foreslåede reale satsstigning i forhold til 2001-niveauet er derfor på ca. 20 pct. for dagsvignetter og for de ældste og mest forurenende køretøjer. Med de foreslåede satser vil afgiftsniveauet for køretøjer, der overholder emissionsnormerne EURO III, EURO IV, EURO V eller EURO VI, stadig være lavere, end det var i 2001 sammenlignet med det generelle prisniveau. Langt de fleste danske køretøjer overholder minimum EURO III-normen.

Hvis afgiften havde været reguleret efter satsreguleringsstallet fastsat i personskattelovens § 20, ville satserne have været 31 pct. højere, end de er i dag. Da langt størstedelen af de danske køretøjer overholder minimum EURO III, og der for disse køretøjer foreslås satsforhøjelser på fra 0 pct. (EURO VI) til 23 pct. (EURO III), vurderes satsforhøjelserne at være rimelige. Under 10 pct. af danske køretøjer vil omfattes af satsforhøjelser på over 31 pct. grundet køretøjernes ringe miljømæssige egenskaber.

Satserne i protokollen er angivet i euro og fastsættes i danske kroner på grundlag af kursforholdet mellem euro og danske kroner pr. 2. oktober 2017, jf. lovens § 4, stk. 1. På denne dato var euro kursen 744,18. I forbindelse med den foreslåede ændring af satserne genberegnes alle satser i danske kroner. Ændringer i valutakursen, siden de gældende satser

blev fastsat, medfører, at de foreslåede satser for EURO VI i danske kroner er marginalt lavere end de gældende satser for den reneste kategori af køretøjer, uanset at afgiftssatsen i euro er uændret.

De foreslåede ændringer er en forudsætning for fortsat dansk deltagelse i Eurovignette-samarbejdet på længere sigt, da de øvrige lande i samarbejdet ønsker forhøjelse af satserne og yderligere differentiering heraf. Da satserne er fælles, og da betalt afgift giver mulighed for at benytte vejnettet i alle landene i samarbejdet, er det ikkemuligt for Danmark at fortsætte i samarbejdet med den gældende satsstruktur.

Det forventede merprovenu anvendes til finansiering af initiativer i Aftale om Retssikkerhedspakke II, som regeringen (Venstre), Dansk Folkeparti, Liberal Alliance, Radikale Venstre og Det Konservative Folkeparti har indgået den 3. maj 2016.

2.2. Adgang til Køretøjsregisteret for virksomheder, der opkræver betaling for brug af veje, broer eller tunneler

2.2.1. Gældende ret

Skatteministeren er i medfør af § 17, stk. 2, i lov om registrering af køretøjer bemyndiget til at give offentlige myndigheder samt forsikringsvirksomheder, nummerpladeoperatører, parkeringsvirksomheder, advokater og inkassovirksomheder, genbrugspladser, redningstjenester og finansieringsvirksomheder terminaladgang til oplysninger i Køretøjsregisteret om identiteten af et køretøjs ejer eller bruger. Bemyndigelsen er udnyttet ved fastsættelse af § 106 i bekendtgørelse nr. 599 af 31. maj 2017 om registrering af køretøjer (herefter registreringsbekendtgørelsen).

Det følger af registreringsbekendtgørelsen, at der gives terminaladgang til oplysninger om navn og adresse på den registrerede primære ejer og primære bruger af køretøjet til de ovenfor nævnte virksomhedstyper. Dog gælder der særlige regler for nogle virksomhedstyper. F.eks. har forsikringsvirksomheder adgang til cpr-nummer i de tilfælde, hvor den registrerede har givet tilladelse hertil, ligesom forsikringsvirksomheder har mulighed for at opnå adgang til oplysninger om tidligere ejere og brugere af køretøjet.

Virksomhederne har ikke adgang til at fremsøge oplysninger om navn og adresse, hvis en registreret ejer eller bruger har navne- eller adressebeskyttelse.

2.2.2. Lovforslaget

Det foreslås, at der skabes hjemmel i lov om registrering af køretøjer til, at SKAT kan indgå aftaler om terminaladgang til Køretøjsregisteret med virksomheder, der opkræver betaling for brug af veje, broer eller tunneler.

Det foreslås således, at den bemyndigelse, som skatteministeren i dag har til at fastsætte regler om, at offentlige myndigheder samt visse virksomhedstyper kan opnå terminaladgang til oplysninger om identiteten af et køretøjs ejer eller bruger i Køretøjsregisteret, udvides til også at gælde virksomheder, der opkræver betaling for brug af veje, broer eller tunneler.

Det vurderes hensigtsmæssigt, at virksomheder, der opkræver betaling for brug af veje, broer eller tunneler, fremover ved genkendelse af et køretøjs nummerplader kan få adgang til

oplysninger om identiteten af køretøjets ejer eller bruger i Køretøjsregisteret. Det skyldes, at disse virksomheder som led i deres erhverv har et begrundet behov for at kunne sende opkrævninger til et køretøjs ejer eller bruger ved manglende betaling. Hertil kommer, at det foreslås, at gøre det muligt at anvende betalingsløsninger, hvor trafikanterne ikke skal standse op for at betale for benyttelsen af vejen, broen eller tunnelen, således at der kan opnås en rejsebesparelse.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Den foreslåede forhøjelse af vejbenyttelsesafgiften skønnes med usikkerhed at give et merprovenu til staten i 2018-niveau uden indeksering og efter tilbageløb og adfærd på ca. 35 mio. kr. i 2018, ca. 65 mio. kr. i 2019, ca. 60 mio. kr. i 2020, ca. 55 mio. kr. i 2021 og ca. 50 mio. kr. i 2022.

Merprovenuet opgjort som varig virkning forventes at udgøre ca. 45 mio. kr. Den varige virkning fra danske køretøjer udgør alene ca. 5 mio. kr., da provenuet fra disse falder i takt med, at ældre køretøjer udskiftes. Det varige merprovenu hidrører derfor især fra udenlandske vognmænd, som ofte køber dagsvignetter, hvor prisen er uafhængig af køretøjernes emissionsnorm.

Tabel 1. Provenumæssige konsekvenser ved lovforslag

(Mio. kr.) 2018-niveau	2018	2019	2020	2021	2022	Varigt	Finansår 2018
Umiddelbar virkning, heraf	40	70	70	65	60	55	35
<i>Danske køretøjer</i>	10	15	20	15	10	10	-
<i>Udenlandske køretøjer</i>	30	55	50	50	50	45	-
Virkning efter tilbageløb og adfærd, heraf	35	65	60	55	50	45	30
<i>Danske køretøjer</i>	10	10	10	5	5	5	-
<i>Udenlandske køretøjer</i>	25	50	50	50	45	40	-

Anm.: Afrundinger kan gøre, at det ikke altid summer til det samlede provenu.

Hvis satsforhøjelserne overvæltet helt eller delvist i transportpriserne og varepriserne, vil staten, regionerne og kommunerne kunne opleve merudgifter. Disse merudgifter forventes dog at være meget begrænsede og vil under alle omstændigheder blive reduceret i takt med, at ældre køretøjer udskiftes.

De foreslåede ændringer af vejbenyttelsesafgiften kræver implementering af de nye satser i dels de fælles betalingssystemer for udenlandske køretøjer og dels i motorregistret (DMR). Ændringerne forventes at kunne implementeres uden væsentlige omkostninger i begge systemer.

Lovforslaget vurderes ikke at have varige administrative konsekvenser, ligesom der ikke er administrative konsekvenser for regioner eller kommuner.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

De foreslåede ændringer af vejbenyttelsesafgiften vil gælde for såvel danske som udenlandske køretøjer, der er omfattet af afgiften. Lovforslaget vil dermed ikke påvirke konkurrenceevnen negativt for danske vognmænd i forhold til udenlandske vognmænd. Tværtimod forventes danske vognmænd at blive påvirket i mindre grad end vognmænd fra lande uden for Eurovignette-samarbejdet, der i vid udstrækning benytter sig af dagsvignetter, hvor

satsstigningen er størst.

Desuden forbedres konkurrenceevnen generelt for vognmænd, der anvender nye eller nyere køretøjer. Det skyldes, at nyere køretøjer generelt forurener mindre og opfylder nyere EURO-normer og dermed også pålægges vejbenyttelsesafgift til en lavere sats end ældre, mere forurenende køretøjer.

Hvis de foreslåede satsstigninger helt eller delvist overvælttes i transportpriserne og evt. varepriserne, vil øvrige erhverv blive påvirket i den udstrækning, de køber transportydelser eller varer, der er transporteret af køretøjer omfattet af vejbenyttelsesafgiften. Samlet set forventes effekterne for erhvervene at være meget begrænsede.

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for erhvervslivet.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget omfatter satsstigninger på op til ca. 50 pct. for de ældste og mest forurenende køretøjer og for køretøjer, der anvender dagsvignetter, hvor satsen er uafhængig af emissionsnormen. Til gengæld omfatter lovforslaget ikke satsstigninger for uge-, måneds-, eller årsvignetter til de nyeste og mindst forurenende køretøjer.

Lovforslaget vurderes at have positive miljøeffekter som følge af satsstigningerne for de mest forurenende køretøjer.

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget har til formål at gennemføre de ændringer i aftalen om den fælles vejbenyttelsesafgift mellem Danmark, Luxembourg, Nederlandene og Sverige (Eurovignetten), som aftaleparterne har vedtaget ved protokol af 6. december 2017.

Den folkeretlige aftale om den fælles vejbenyttelsesafgift blev oprindeligt indgået i 1994 på baggrund af det første Eurovignette-direktiv, Rådets direktiv 93/89/EØF af 25. oktober 1993, som senere blev annulleret og erstattet af et nyt Eurovignette-direktiv, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juli 1999 om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer.

De aftalte ændringer er baseret på de nye muligheder for bl.a. forhøjede satser og øget differentiering, som er indført ved de seneste ændringer af Eurovignette-direktivet ved henholdsvis Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 2006/38/EF og Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 2011/76/EU. Direktiv 2006/38/EF gav mulighed for at forhøje satserne samt at differentiere efter nyere emissionsnormer. Direktiv 2011/76/EU medførte, at Europa-Kommissionen fremadrettet hvert andet år offentliggør opdaterede maksimalsatser for vejbenyttelsesafgifter baseret på udviklingen i EU's harmoniserede forbrugerprisindeks. Det er aftalt at forhøje satserne for vejbenyttelsesafgiften til de af Europa-Kommissionen i 2016 offentliggjorte maksimalsatser for vejbenyttelsesafgifter, jf. Europa-Kommissionens meddelelse 2016/C 101/01, som ændret ved korrigendum 2016/C 194/07. Det er samtidig aftalt at øge differentieringen af satserne i overensstemmelse med direktiv 2011/76/EU, så

satserne afspejler udviklingen i køretøjers miljømæssige egenskaber udtrykt ved emissionsnormer.

Europa-Kommissionens fastsætter i medfør af Eurovignette-direktivet maksimalsatser for vejbenyttelsesafgifter differentieret ud fra emissionsnormer fra »IKKE-EURO« til og med »EURO IV og renere«. Idet køretøjer, der opfylder de renere emissionsnormer EURO V og EURO VI, nu er tilgængelige på markedet, er det desuden aftalt, at satserne for henholdsvis EURO V og EURO VI fastsættes på et lavere niveau end Europa-Kommissionens maksimalsats for »EURO IV og renere«. Herunder er det aftalt, at satserne for de reneste køretøjer, der overholder EURO V og EURO VI-emissionsnormen, skal holdes på det nuværende niveau frem til 1. januar 2020. Fra 1. januar 2020 vil køretøjer, der overholder EURO VI-emissionsnormen fortsat holdes på det nuværende laveste niveau, hvorimod satsen for køretøjer som overholder EURO V-emissionsnormen, vil forhøjes til et niveau mellem satserne for henholdsvis EURO IV og EURO VI.

Det vurderes, at forslaget, hvor der skabes hjemmel i lov om registrering af køretøjer til, at SKAT kan indgå aftaler om terminaladgang til Køretøjsregisteret med virksomheder, der opkræver betaling for brug af veje, broer eller tunneler, er i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/679 af 27. april 2017 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger. Det fremgår af forordningens artikel 6, litra e, at behandling af personoplysninger er lovlig, hvis behandlingen er nødvendig af hensyn til udførelse af en opgave, som henhører under offentlig myndighedsudøvelse, som den dataansvarlige har fået pålagt. Da der er tale om en opgave, som udbydes af en offentlig myndighed, er det i overensstemmelse med forordningen, at opgaven med at opkræve betaling for veje, broer eller tunneler overdrages til en (privat) tredjemand, og at denne gives terminaladgang til oplysninger om et køretøjs ejer eller bruger i Køretøjsregisteret.

Lovforslaget notificeres som udkast i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/1535/EU om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (kodifikation).

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden 5. januar 2018 til 1. februar 2018 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.: Advokatsamfundet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, AutoBranchen Danmark, Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark, AutoCamperRådet, borger- og retssikkerhedschefen i SKAT, Business Danmark, Campingbranchen, Campingrådet, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, CEPOS, Cevea, DAKOFA, Danish Operators, Danmarks Motor Union, Dansk Aktionærforening, Dansk AutoGenbrug, Dansk Automat Brancheforening, Dansk Automobil Sports Union, Dansk Automobilforhandler Forening, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Lokalsyn, Dansk Metal, Dansk Taxi Råd, Dansk Told- og Skatteforbund, Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Danske Synsvirksomheder, DANVA, De Danske Bilimportører, Den Danske Bilbranche, DI, ERFAGruppen-Bilsyn, FDL, FDM, Finans Danmark, Finans og Leasing, Finansforbundet, Foreningen af Danske Skatteankenævn, Foreningen Danske Revisorer, FSR - danske revisorer, Greenpeace Danmark, HORESTA, International Transport Danmark, KL, Kraka, Landbrug & Fødevarer Landsforeningen Polio-, Trafik- og Ulykkesskadede,

Landsskatteretten, Mineralolie Brancheforeningen, Motorcykel Forhandler Foreningen, Motorcykel Importør Foreningen, Motorhistorisk Samråd, Nationalt Center for Miljø og Energi, Partnerskabet for brint og brændselsceller, Rejsearrangører i Danmark, Sammenslutningen af Karosseribyggere og Autooprettere i Danmark, Skatteankestyrelsen, SRF Skattefaglig Forening og VisitDenmark.

9. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Den foreslåede forhøjelse af vejbenyttelsesafgiften skønnes med usikkerhed at give et merprovenu til staten i 2016-niveau uden indeksering og efter tilbageløb og adfærd på ca. 35 mio. kr. i 2018, ca. 65 mio. kr. i 2019, ca. 60 mio. kr. i 2020, ca. 55 mio. kr. i 2020 og ca. 50 mio. kr. i 2022. Merprovenuet opgjort som varig virkning forventes at udgøre ca. 45 mio. kr.	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	De foreslåede ændringer af vejbenyttelsesafgiften kræver implementering af de nye satser i dels de fælles betalingssystemer for udenlandske køretøjer og dels i motorregistret (DMR). Ændringerne forventes at kunne implementeres uden væsentlige omkostninger i begge systemer.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Konkurrenceevnen forventes at blive forbedret generelt for vognmænd, der anvender nye eller nyere køretøjer.	Hvis satsstigningerne helt eller delvist overvælttes i transportpriserne og evt. varepriserne, vil øvrige erhverv blive påvirket i den udstrækning de køber transportydelser eller varer, der er transporteret af køretøjer omfattet af

		vejbenyttelsesafgiften. Samlet set forventes effekterne for erhvervene at være meget begrænsede.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Lovforslaget vurderes at have positive miljøeffekter som følge af satsstigningerne for de mest forurenende køretøjer.	Ingen
Forholdet til EU-retten	<p>Lovforslaget har til formål at gennemføre de ændringer i aftalen om den fælles vejbenyttelsesafgift mellem Danmark, Luxembourg, Nederlandene og Sverige (Eurovignetten), som aftaleparterne har vedtaget ved protokol af 6. december 2017.</p> <p>Den folkeretlige aftale om den fælles vejbenyttelsesafgift blev oprindeligt indgået i 1994 på baggrund af det første Eurovignette-direktiv, Rådets direktiv 93/89/EØF af 25. oktober 1993, som senere blev annulleret og erstattet af et nyt Eurovignette-direktiv, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juli 1999 om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer.</p> <p>De aftalte ændringer er baseret på de nye muligheder for bl.a. forhøjede satser og øget differentiering, som er indført ved de seneste ændringer af Eurovignette-direktivet ved henholdsvis Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 2006/38/EF og Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 2011/76/EU.</p> <p>Det vurderes, at forslaget, hvor der skabes hjemmel i lov om registrering af køretøjer til, at SKAT kan indgå aftaler om terminaladgang til Køretøjsregisteret med virksomheder, der opkræver betaling for brug af veje, broer eller tunneler, er i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/679 af 27. april 2017 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger. Det fremgår af forordningens artikel 6, litra e, at behandling af personoplysninger er lovlig, hvis behandlingen er nødvendig af hensyn til udførelse af en opgave, som henhører under offentlig myndighedsudøvelse, som den</p>	

	<p>dataansvarlige har fået pålagt. Da der er tale om en opgave, som udbydes af en offentlig myndighed, er det i overensstemmelse med forordningen, at opgaven med at opkræve betaling for veje, broer eller tunneler overdrages til en (privat) tredjemand, og at denne gives terminaladgang til oplysninger om et køretøjs ejer eller bruger i Køretøjsregisteret.</p> <p>Lovforslaget notificeres som udkast i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/1535/EU om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (kodifikation).</p>	
Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser (sæt X)	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

§ 3, stk. 1 i lov om afgift af vejbenyttelse (herefter vejbenyttelsesafgiftsloven), fastsætter årlige satser for vejbenyttelsesafgift for danske og udenlandske køretøjer, mens § 3, stk. 2, fastsætter månedlige, ugentlige og daglige satser for vejbenyttelsesafgift for udenlandske køretøjer. For danske køretøjer betales afgiften årligt sammen med vægtafgiften, og der kan ikke vælges en kortere afgiftsperiode. For køretøjer indregistreret i lande uden for Eurovignette-samarbejdet kan der vælges mellem betaling pr. år, måned, uge eller dag.

De foreslåede ændringer har til formål at gennemføre de aftalte ændringer i artikel 5 i protokol af 6. december 2017, som er optaget som bilag til dette lovforslag.

Det foreslås at forhøje de gældende satser og samtidig øge differentieringen baseret på emissionsnormer. For en nærmere beskrivelse af de enkelte kategorier baseret på emissionsnormer henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 2. Differentieringen af satser baseret på køretøjers størrelse opgjort på baggrund af antallet af aksler foreslås videreført uændret, så der fortsat gælder forskellige satser for henholdsvis køretøjer med højst 3 aksler og køretøjer med mindst 4 aksler.

De foreslåede satser for kategorierne IKKE-EURO til EURO IV følger Europa-

Kommissionens maksimalsatser for vejbenyttelsesafgifter, jf. Europa-Kommissionens meddelelse 2016/C 101/01, som ændret ved korrigerendium 2016/C 194/07. Frem til og med 31. december 2019 svarer satserne for EURO V og EURO VI til de gældende laveste satser og fra og med 1. januar 2020 svarer satserne for EURO VI til de gældende laveste satser. Det vil sige, at satserne i euro for de reneste køretøjer ikke foreslås ændret, dog med forbehold for afvigelser ved omregning til danske kroner som følge af udsving i valutakursen for euro, jf. vejbenyttelsesafgiftslovens § 4, stk. 1 og 2. Fra og med 1. januar 2020 vil de foreslåede satser for EURO V forhøjes til et niveau mellem satserne for EURO IV og EURO VI.

Satserne i danske kroner fastsættes på baggrund af modværdien i euro af satser fastsat i den folkeretlige aftale af 9. februar 1994 med senere ændringer, jf. vejbenyttelsesafgiftslovens § 4, stk. 1 og 2. De månedlige satser udgør en tiendedel af de årlige satser før omregning fra euro til danske kroner. Der rundes ned ved beregning af de månedlige og ugentlige satser i euro ligesom ved den efterfølgende omregning fra euro til danske kroner, jf. vejbenyttelsesafgiftslovens § 4, stk. 1. Herved sikres, at Europa-Kommissionens maksimalsatser ikke overskrides grundet afrunding.

For så vidt angår den daglige sats, er denne uafhængig af emissionsnorm og køretøjers størrelse og fastsættes fortsat som én fast sats for alle køretøjer.

I vejbenyttelsesafgiftslovens § 3, stk. 1 og 2, som de foreslåede ændringer vedrører, er satserne opregnet i skemaform. Det foreslås, at disse skemaer udgår, og at satserne i stedet opregnes ved litrering. Den foreslåede struktur forbedrer muligheden for entydig henvisning til de enkelte satser, men medfører ikke i sig selv nogen materielle ændringer.

Til nr. 2

§ 3, stk. 6, i vejbenyttelsesafgiftsloven vedrører definition af de emissionsnormer, som danner grundlag for kategorisering af køretøjer og fastsættelse af satserne i lovens § 3, stk. 1 og 2. EURO-emissionsnormer defineres i fællesskabsretten. Af lovtekniske grunde henvises i forslaget til affattelse af lovens § 3, stk. 6, kun til den nyeste anvendte norm, EURO VI, idet en komplet opregning af retsgrundlaget for samtlige EURO-normer for tunge køretøjer ville være for omfattende.

EURO I- og EURO II-normerne for tunge køretøjer blev indført ved Rådets direktiv 88/77/EØF af 3. december 1987 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra dieselmotorer til fremdrift af køretøjer, som ændret ved direktiv 91/542/EØF af 1. oktober 1991. EURO III til EURO V blev indført ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/96/EF af 19. december 1999 om ændring af direktiv 88/77/EØF. I 2005 blev regelværket konsolideret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/55/EF af 28. september 2005 om indbyrdes

tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra motorer med kompressionstænding til fremdrift af køretøjer og emission af forurenende luftarter fra køretøjsmotorer med styret tænding, som benytter naturgas eller autogas (LPG) som brændstof. Direktiv 88/77/EØF og direktiv 1999/96/EF blev samtidig ophævet. I 2009 overgik reguleringen fra direktivform til forordninger. EURO VI blev således indført ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (EURO VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF med senere ændringer.

For at sikre at alle køretøjer, der opfylder mindst EURO-VI, omfattes af den reneste kategori og dermed opnår den laveste afgiftssats, omfatter den reneste kategori i lovforslagets § 1, nr. 1, også køretøjer, som vil overholde kommende, renere emissionsnormer.

Til nr. 3

§ 4, stk. 2, i vejbenyttelsesafgiftsloven vedrører metoden til omregning af satser i euro til satser i danske kroner. Det foreslås at opdatere henvisningen til den seneste protokol af 6. december 2017 til den folkeretlige aftale af 9. februar 1994 om fælles vejbenyttelsesafgift. Dette sikrer, at det er de senest aftalte satser i protokollens artikel 5, der anvendes til fastsættelse af satserne i danske kroner i vejbenyttelseslovens § 3, stk. 1 og 2. Samtidig foreslås det, at henvisningen til protokollen som bilag til loven udgår, da denne er ukorrekt. Den oprindelige aftale fra 1994 er optaget som bilag til loven, mens efterfølgende protokoller er optaget som bilag til de respektive ændringsforslag, men ikke til hovedloven. Herudover foreslås det, at henvisningen til det EU-retlige grundlag for ordningen opdateres til det seneste ændringsdirektiv til Eurovignette-direktivet. Der foreslås ingen materielle ændringer i metoden for omregning fra euro til danske kroner eller den løbende regulering af satser. Bagatelgrænsen for satsregulering på 5 pct. foreslås derfor også videreført uændret.

Til § 2

Til nr. 1

Der er tale om en konsekvensændring som følge af ændringer af registreringsafgiftslovens § 10 a, stk. 2, jf. § 1, nr. 41 og 42, i lov nr. 1195 af 14. november 2017.

Til nr. 2

Skatteministeren er i medfør af § 17, stk. 2, i lov om registrering af køretøjer bemyndiget til at give offentlige myndigheder samt forsikringsvirksomheder, nummerpladeoperatører, parkeringsvirksomheder, advokater og inkassovirksomheder, genbrugspladser, redningstjenester og finansieringsvirksomheder terminaladgang til oplysninger i

Køretøjsregisteret om identiteten af et køretøjs ejer eller bruger. Bemyndigelsen er udnyttet ved fastsættelse af § 106 i registreringsbekendtgørelsen.

Det følger af registreringsbekendtgørelsen, at der til de ovenfor nævnte virksomhedstyper gives terminaladgang til oplysninger om navn og adresse på den registrerede primære ejer og primære bruger af køretøjet. Dog gælder der særlige regler for nogle virksomhedstyper.

Forsikringsvirksomheder har – udover adgang til oplysninger om navn og adresse på den registrerede ejer og bruger – adgang til cpr-nummer i de tilfælde, hvor den registrerede har givet tilladelse hertil, ligesom forsikringsvirksomheder har mulighed for at opnå adgang til oplysninger om forhenværende ejere og brugere af køretøjet. En genbrugsplads har – ud over adgang til oplysninger om navn og adresse på den registrerede primære ejer og primære bruger – adgang til oplysninger om den registrerede ejers cvr-nummer. Et finansieringsselskab har kun tilladelse til at søge oplysninger via terminaladgang i de tilfælde, hvor den registrerede har givet tilladelse hertil.

Virksomhederne har ikke adgang til at fremsøge oplysninger om navn og adresse, hvis en registreret ejer eller bruger har navne- eller adressebeskyttelse.

Det foreslås, at skatteministeren kan fastsætte regler om terminaladgang til oplysninger i Køretøjsregisteret om identiteten af et køretøjs ejer eller bruger for virksomheder, der opkræver betaling for brug af veje, broer eller tunneler.

Det foreslås, at der skabes hjemmel i § 17, stk. 2, i lov om registrering af køretøjer til SKATs indgåelse af aftaler om terminaladgang til Køretøjsregisteret med virksomheder, der opkræver betaling for brug af veje, broer eller tunneler, vedrørende oplysninger om ejer- og brugerforhold. Hjemlen omfatter både udlevering af oplysninger om private og juridiske personer. Hjemlen omfatter ikke adgang til at fremsøge oplysninger om navn og adresse, hvis en registreret ejer eller bruger har navne- eller adressebeskyttelse.

Da det fremgår af § 106 i registreringsbekendtgørelsen, at der gives terminaladgang til de i lovens § 17, stk. 2, nævnte virksomhedstyper, vil virkningen af lovændringen være, at SKAT fra ikrafttræden vil kunne indgå aftaler om terminaladgang til oplysninger om navn og adresse på den registrerede ejer og bruger af køretøjet med virksomheder, der opkræver betaling for brug af veje, broer eller tunneler.

Udlevering af oplysninger til private virksomheder vil for så vidt angår oplysninger om privatpersoner som hidtil ske inden for rammerne af persondatalovens § 6, stk. 1, nr. 7. På dette punkt foreslås således ikke en fravigelse af de gældende regler, men kun en præcisering af rammerne for aftaler om terminaladgang.

Udlevering af oplysninger til private virksomheder om juridiske personer er ikke omfattet af persondataloven. Dermed foreslås en fravigelse på dette punkt af SKATs særlige tavshedspligt, der som hovedregel medfører en ubetinget tavshedspligt over for uvedkommende med hensyn til oplysninger om en fysisk eller en juridisk persons økonomiske, erhvervsmæssige eller privatlivet tilhørende forhold.

Til § 3

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. juli 2018. Vedrørende bestemmelserne i lovforslagets § 1 er den foreslåede ikrafttrædelsesdato vedtaget af Eurovignette-medlemslandene ved protokol af 6. december 2017. Dette stemmer overens med målsætningen om, at erhvervsrettet regulering træder i kraft to gange om året, enten den 1. januar eller den 1 juli.

Det foreslås i *stk. 2*, at loven får virkning fra ikrafttrædelsestidspunktet, dvs. den 1. juli 2018, jf. dog *stk. 3* og *4*.

Det foreslås i *stk. 3*, at skatteministeren bemyndiges til efter fælles beslutning mellem alle de deltagende lande at udsætte virkningstidspunktet i *stk. 2*. Det er nødvendigt at koordinere lovproces m.v. i de deltagende lande, så det sikres, at ændringerne får virkning fra det samme tidspunkt i alle landene. Det er derfor hensigtsmæssigt, at skatteministeren efter fælles aftale mellem de deltagende lande kan udsætte virkningstidspunktet i tilfælde af uforudsete forsinkelser i lovprocessen eller lignende i et eller flere af landene.

Det foreslås desuden, at skatteministeren bemyndiges til at udsætte virkningstidspunktet såfremt proceduren i artikel 10 i protokollen af 6. december 2017, som vedrører ratificering af aftalen, ikke er afsluttet inden den 30 juni 2018. Det skyldes, at de foreslåede ændringer beror på en fælles aftale, som først træder i kraft, når alle de deltagende landes regeringer har givet meddelelse om ratifikation af aftalen, jf. artikel 10 i protokol af 6. december 2017. En vedtagelse af lovforslaget skal betragtes som et samtykke til ratifikation af aftalen, jf. grundlovens § 19, *stk. 1*.

Artikel 10, *stk. 1*, i protokollen af 6. december 2017 medfører helt konkret, at protokollen, med undtagelse af artikel 5, træder i kraft på den første dag i måneden efter den sidste af de datoer, hvor de respektive regeringer skriftligt ad diplomatisk vej har underrettet Generalsekretariatet for Rådet om, at de forfatningsmæssige forudsætninger i deres respektive lande for ikrafttræden er opfyldt. Artikel 5 vedrører satsstigningerne. Dette medfører, at såfremt det sidste land i aftalen ikke har meddelt, at aftalen er ratificeret senest den 30 juni 2018, vil aftalen ikke kunne træde i kraft den 1. juli 2018.

Det foreslås i *stk. 4* at lovens § 1, nr. 1, har virkning fra og med den 1. januar eller den 1. juli, hvad der måtte komme først, efter en periode på mindst to måneder efter ikrafttrædelsen af protokollen af 6. december 2017, men tidligst den 1. juli 2018.

Det foreslås desuden, at de forhøjede satser i vejbenyttelsesafgiftsloven ikke efterreguleres for køretøjer, der allerede har afregnet afgift for en periode, der starter før virkningstidspunktet, og som udløber på eller efter denne dato. Således vil de nye satser først gælde for det enkelte køretøj, når der påbegyndes en ny afgiftsperiode.

I artikel 10, stk. 3 i protokollen af 6. december 2017, fremgår det, at artikel 5 træder i kraft den 1. januar eller den 1. juli, hvad der måtte komme først, efter en periode på mindst to måneder efter denne protokols ikrafttrædelsesdato, men tidligst den 1. juli 2018.

Dette medfører, at artikel 5 i protokollen af 6. december 2017 tidligst træder i kraft 1. januar 2019, såfremt ikrafttrædelsesdatoen for protokollen af 6. december ligger senere end den 1. maj 2018.

Virkningstidspunktet for lovens § 1, nr. 1 er således afhængigt af ikrafttrædelsesdatoen for protokollen af 6. december 2017. Da loven samtidig er en ratifikation af aftalen i sin helhed, det vil sige også en ratifikation af de elementer som ikke kræver ændring af vejbenyttelsesafgiftsloven, er det nødvendigt at Skatteministeren kan udsætte virkningstidspunktet.

Fælles for udsættelsesgrundene er, at det er forudsat, at ændringerne skal have virkning fra det samme tidspunkt i alle de deltagende lande. De deltagende landes lovgivning m.v. skal derfor være ændret med henblik på at anvende de nye satser og den nye satsstruktur, før disse kan få virkning, ligesom den underliggende aftale skal være ratificeret i samtlige lande. Sker dette ikke, vil der kunne opstå en situation, hvor de enkelte lande i Eurovignette-samarbejdet reelt opkræver afgift efter forskellige satser, så den afgift et køretøj pålægges, kommer til at afhænge af, i hvilket land afgiften opkræves. Dette vil være i modstrid med formålet med Eurovignette-samarbejdet, som netop er at skabe og opretholde et fælles afgiftssystem for kørsel i de deltagende landes territorier. Det vil ligeledes skabe problemer i forhold til det fælles betalingsystem, som ikke er indrettet til at håndtere flere forskellige satser for samme køretøjskategori afhængig af, hvor betalingen sker.

PROTOKOL

om ændring af aftalen af 9. februar 1994 om opkrævning af afgifter for tunge erhvervskøretøjers benyttelse af visse veje i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/76/EU af 27. september 2011 om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer

Regeringerne i Kongeriget Belgien, Kongeriget Danmark, Storhertugdømmet Luxembourg, Kongeriget Nederlandene og Kongeriget Sverige,

som er parter i aftalen af 9. februar 1994 om opkrævning af brugerbetaling for tunge erhvervskøretøjers benyttelse af visse veje, som ændret ved

protokol af 18. september 1997 om Kongeriget Sveriges tiltræden til ovennævnte aftale,

protokol af 22. marts 2000, der er indgået for at gennemføre Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, og protokol af 21. oktober 2010, der er indgået for at gennemføre Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/38/EF af 17. maj 2006 om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, og for at indføre et system af papirløse vignetter, herefter benævnt ”aftalen”,

har under henvisning til vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/76/EU af 27. september 2011 om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, herefter benævnt ”direktivet”, og

under henvisning til den diplomatiske note, der blev notificeret den 25. juni af Kongeriget Belgien vedrørende beslutningen om at ophøre med opkrævning af den fælles afgift på belgisk territorium og de diplomatiske noter vedrørende fordeling af indtægter, som regeringerne i Danmark, Luxembourg, Nederlandene og Sverige har indsendt til Europa-Kommissionen hhv. den 30. marts 2016, den 16. februar 2016, den 24. februar 2016 og den 15. december 2015,

under henvisning til den diplomatiske note fra Forbundsrepublikken Tyskland af 27. marts 2017 vedrørende udtrædelse af aftalen fra den 1. januar 2018, hvorefter Forbundsrepublikken Tyskland ikke længere er part i aftalen fra den 1. januar 2018;

idet Kongeriget Danmark, Storhertugdømmet Luxembourg, Kongeriget Nederlandene og Kongeriget Sverige ønsker at opkræve de maksimumssatser, der er fastsat i bilag II til direktivet med særlig bestemmelse for EURO V og EURO VI

aftalt følgende

Artikel 1

I det første afsnit af præamblen til aftalen ændres ”senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/38/EF af 17. maj 2006” til ”senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/76/EU af 27. september 2011”

Artikel 2

Aftalens artikel 2 ændres således:

- 1) I stk. 1 ændres ”som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/38/EF af 17. maj 2006” af henvisningen ”som senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/76/EU af 27. september 2011”.
- 2) Stk. 2 affattes således:

”2) I denne aftale forstås ved

”kontraherende parters territorier”; de respektive europæiske territorier i Kongeriget Danmark, Storhertugdømmet Luxembourg, Kongeriget Nederlandene og Kongeriget Sverige,

”køretøj”; et motorkøretøj eller en kombination af sammenkoblede køretøjer, som er beregnet til eller benyttes til vejgodstransport, og hvis højeste tilladte totalvægt er på mindst 12 tons i henhold til artikel 2, litra d) og artikel 7, stk. 5 i direktivet som senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/76/EU af 27. september 2011.”

Artikel 3

I aftalens artikel 3, stk. 1 ændres ”artikel 7, stk. 2, litra a)” til ”artikel 7, stk. 5”.

Artikel 4

I aftalens artikel 4, 6, 11 og 14 ændres ”Kommissionen for de Europæiske Fællesskaber” til ”Europa-Kommissionen”.

Artikel 5

Aftalens artikel 8, stk. 1-4 affattes således:

”1) Til og med den 31. december 2019 er afgiften for ét år, inkl. administrationsomkostninger, for køretøjer:

1. med maksimalt tre aksler:
 - a. NON-EURO 1407 euro
 - b. EURO I 1223 euro
 - c. EURO II 1065 euro
 - d. EURO III 926 euro
 - e. EURO IV 842 euro
 - f. EURO V eller renere 750 euro

2. med minimum fire aksler:
 - a. NON-EURO 2359 euro
 - b. EURO I 2042 euro
 - c. EURO II 1776 euro
 - d. EURO III 1543 euro
 - e. EURO IV 1404 euro
 - f. EURO V eller renere 1250 euro

Fra 1. januar 2020 er afgiften for ét år, inkl. administrationsomkostninger, for køretøjer:

1. med maksimalt tre aksler:
 - a. NON-EURO 1407 euro
 - b. EURO I 1223 euro
 - c. EURO II 1065 euro
 - d. EURO III 926 euro
 - e. EURO IV 842 euro
 - f. EURO V 796 euro
 - g. EURO VI eller renere 750 euro

2. med minimum fire aksler:
 - a. NON-EURO 2359 euro
 - b. EURO I 2042 euro
 - c. EURO II 1776 euro
 - d. EURO III 1543 euro
 - e. EURO IV 1404 euro
 - f. EURO V 1327 euro
 - g. EURO VI eller renere 1250 euro

2) Til og med den 31. december 2019 er afgiften for én måned, inkl. administrationsomkostninger, for køretøjer:

1. med maksimalt tre aksler:
 - a. NON-EURO 140 euro
 - b. EURO I 122 euro
 - c. EURO II 106 euro
 - d. EURO III 92 euro
 - e. EURO IV 84 euro
 - f. EURO V eller renere 75 euro

2. med minimum fire aksler:
 - a. NON-EURO 235 euro
 - b. EURO I 204 euro
 - c. EURO II 177 euro
 - d. EURO III 154 euro
 - e. EURO IV 140 euro
 - f. EURO V eller renere 125 euro

Fra 1. januar 2020 er afgiften for én måned, inkl. administrationsomkostninger, for køretøjer:

1. med maksimalt tre aksler:
 - a. NON-EURO 140 euro
 - b. EURO I 122 euro
 - c. EURO II 106 euro
 - d. EURO III 92 euro
 - e. EURO IV 84 euro
 - f. EURO V 79 euro
 - g. EURO VI eller renere 75 euro

2. med minimum fire aksler:
 - a. NON-EURO 235 euro
 - b. EURO I 204 euro
 - c. EURO II 177 euro
 - d. EURO III 154 euro
 - e. EURO IV 140 euro
 - f. EURO V 132 euro
 - g. EURO VI eller renere 125 euro

3) Til og med 31. december 2019 er afgiften for én uge, inkl. administrationsomkostninger, for køretøjer:

1. med maksimalt tre aksler:
 - a. NON-EURO 37 euro

- b. EURO I 32 euro
- c. EURO II 28 euro
- d. EURO III 24 euro
- e. EURO IV 22 euro
- f. EURO V eller renere 20 euro

2. med minimum fire aksler:

- a. NON-EURO 62 euro
- b. EURO I 54 euro
- c. EURO II 47 euro
- d. EURO III 41 euro
- e. EURO IV 37 euro
- f. EURO V eller renere 33 euro

Fra 1. januar 2020 er afgiften for én uge, inkl. administrationsomkostninger, for køretøjer:

1. med maksimalt tre aksler:

- a. NON-EURO 37 euro
- b. EURO I 32 euro
- c. EURO II 28 euro
- d. EURO III 24 euro
- e. EURO IV 22 euro
- f. EURO V 21 euro
- g. EURO VI eller renere 20 euro

2. med minimum fire aksler:
- | | |
|-------------------------|---------|
| a. NON-EURO | 62 euro |
| b. EURO I | 54 euro |
| c. EURO II | 47 euro |
| d. EURO III | 41 euro |
| e. EURO IV | 37 euro |
| f. EURO V | 35 euro |
| g. EURO VI eller renere | 33 euro |

4) Afgiften for én dag, inkl. administrationsomkostninger, er den samme for alle typer af køretøjer og er på 12 euro.”

Artikel 6

Aftalens artikel 13, stk. 3, tredje afsnit, affattes således:

”De således opgjorte afgiftsindtægter fordeles mellem parterne som følger:

- Kongeriget Danmark modtager 20,456 % af indtægterne.
- Storhertugdømmet Luxembourg modtager 5,226 % af indtægterne.
- Kongeriget Nederlandene modtager 45,989 % af indtægterne.
- Kongeriget Sverige modtager 28,329 % af indtægterne.”

Artikel 7

I aftalens artikel 15 ændres ”i henhold til artikel 182 i traktaten til oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab af Domstolen for De Europæiske Fællesskaber” til ”Den Europæiske Unions Domstol i henhold til artikel 273 i Traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde”.

Artikel 8

I aftalens artikel 20 ændres ”2019” til ”2029”.

Artikel 9

1. Idet Kongeriget Belgien i henhold til aftalens artikel 17 afstår fra at opkræve den fælles afgift, gælder den belgiske regerings underskrift ikke længere bestemmelser, som direkte vedrører den fælles afgift.
2. Kongeriget Belgiens underskrift gælder ikke artikel 5.

Artikel 10

1. Med undtagelse af artikel 5 træder denne protokol i kraft på den første dag i måneden efter den sidste af de datoer, hvor de respektive regeringer skriftligt ad diplomatisk vej har underrettet Generalsekretariatet for Rådet om, at de forfatningsmæssige forudsætninger i deres respektive lande for ikrafttræden er opfyldt.
2. Depositaren skal sende de i stk. 1 nævnte meddelelser til alle aftaleparternes regeringer og oplyse dem om denne protokols ikrafttrædelsesdato.
3. Artikel 5 træder i kraft den 1. januar eller den 1. juli, hvad der måtte komme først, efter en periode på mindst to måneder efter denne protokols ikrafttrædelsesdato, men tidligst den 1. juli 2018. Taksterne i artikel 5 gælder ikke med tilbagevirkende kraft.

Indgået i Bruxelles den 6. december 2017 på dansk, hollandsk, tysk, fransk og svensk, idet hver af disse tekster har samme gyldighed, i ét originalt eksemplar, der skal deponeres i Generalsekretariatet for Rådets arkiv. Generalsekretariatet sender en bekræftet kopi til hver af aftalens parter.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

§ 3. Den årlige afgift inklusive administrationsomkostninger, jf. dog § 20, stk. 6, udgør for køretøjer:

1)

Med højst 3 aksler	Udstødningsklasse	Kr.
	IKKE-EURO	7.156
	EURO I	6.336
	EURO II og renere	5.591

2)

Med mindst 4 aksler	Udstødningsklasse	Kr.
	IKKE-EURO	11.555
	EURO I	10.437
	EURO II og renere	9.318

Stk. 2. For køretøjer, der er indregistreret i udlandet, udgør afgiften inklusive administrationsomkostninger, jf. dog § 20, stk. 6:

1) Pr. måned

Med højst	Udstødningsklasse	Kr.
-----------	-------------------	-----

Lovforslaget

§ 1

I lov om afgift af vejbenyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 896 af 15. august 2011, som ændret ved § 29 i lov nr. 1532 af 27. december 2014 og § 14 i lov nr. 1888 af 29. december 2015, foretages følgende ændringer:

1. § 3, stk. 1 og 2, ophæves, og i stedet indsættes:

»Stk. 1. Den årlige afgift inklusive administrationsomkostninger, jf. dog § 20, stk. 6, udgør til og med den 31. december 2019:

1) For køretøjer med højst 3 aksler, der overholder emissionsnorm:

a) IKKE-EURO: 10.470 kr.

b) EURO I: 9.101 kr.

c) EURO II: 7.925 kr.

d) EURO III: 6.891 kr.

e) EURO IV: 6.265 kr.

f) EURO V: 5.581 kr.

g) EURO VI eller renere: 5.581 kr.

2) For køretøjer med mindst 4 aksler, der overholder emissionsnorm:

a) IKKE-EURO: 17.555 kr.

b) EURO I: 15.196 kr.

c) EURO II: 13.216 kr.

d) EURO III: 11.482 kr.

e) EURO IV: 10.448 kr.

f) EURO V: 9.302 kr.

g) EURO VI eller renere: 9.302 kr.

3 aksler		
	IKKE-EURO	715
	EURO I	633
	EURO II og renere	559
Med mindst 4 aksler	Udstødningsklasse	Kr.
	IKKE-EURO	1.155
	EURO I	1.043
	EURO II og renere	931

2) Pr. uge

Med højst 3 aksler	Udstødningsklasse	Kr.
	IKKE-EURO	193
	EURO I	171
	EURO II og renere	149
Med mindst 4 aksler	Udstødningsklasse	Kr.
	IKKE-EURO	305
	EURO I	275
	EURO II og renere	246

3) Pr. dag

Alle køretøjer 59 kr.

Stk. 2. Den årlige afgift inklusive administrationsomkostninger, jf. dog § 20, stk. 6, udgør fra og med 1. januar 2020:

1) For køretøjer med højst 3 aksler, der overholder emissionsnorm:

- a) IKKE-EURO: 10.470 kr.
- b) EURO I: 9.101 kr.
- c) EURO II: 7.925 kr.
- d) EURO III: 6.891 kr.
- e) EURO IV: 6.265 kr.
- f) EURO V: 5.923 kr.

g) EURO VI eller renere: 5.581 kr.

2) For køretøjer med mindst 4 aksler, der overholder emissionsnorm:

- a) IKKE-EURO: 17.555 kr.
- b) EURO I: 15.196 kr.
- c) EURO II: 13.216 kr.
- d) EURO III: 11.482 kr.
- e) EURO IV: 10.448 kr.
- f) EURO V: 9.875 kr.
- g) EURO VI eller renere: 9.302 kr.

Stk. 3. Til og med den 31. december 2019

udgør afgiften inklusive administrationsomkostninger for køretøjer, der er indregistreret i udlandet, jf. dog § 20, stk. 6:

1) Månedligt for køretøjer med højst 3 aksler, der overholder emissionsnorm:

- a) IKKE-EURO: 1.041 kr.
- b) EURO I: 907 kr.
- c) EURO II: 788 kr.
- d) EURO III: 684 kr.
- e) EURO IV: 625 kr.
- f) EURO V: 558 kr.

g) EURO VI eller renere: 558 kr.

2) Månedligt for køretøjer med mindst 4 aksler, der overholder emissionsnorm:

- a) IKKE-EURO: 1.748 kr.
- b) EURO I: 1.518 kr.
- c) EURO II: 1.317 kr.

- d) EURO III: 1.146 kr.
 - e) EURO IV: 1.041 kr.
 - f) EURO V: 930 kr.
 - g) EURO VI eller renere: 930 kr.
- 3) Ugentligt for køretøjer med højst 3 aksler, der overholder emissionsnorm:
- a) IKKE-EURO: 275 kr.
 - b) EURO I: 238 kr.
 - c) EURO II: 208 kr.
 - d) EURO III: 178 kr.
 - e) EURO IV: 163 kr.
 - f) EURO V: 148 kr.
 - g) EURO VI eller renere: 148 kr.
- 4) Ugentligt for køretøjer med mindst 4 aksler, der overholder emissionsnorm:
- a) IKKE-EURO: 461 kr.
 - b) EURO I: 401 kr.
 - c) EURO II: 349 kr.
 - d) EURO III: 305 kr.
 - e) EURO IV: 275 kr.
 - f) EURO V: 245 kr.
 - g) EURO VI eller renere: 245 kr.
- 5) Dagligt uanset emissionsnorm og antallet af aksler: 89 kr.
- Stk. 4.* Fra og med 1. januar 2020 udgør afgiften inklusive administrationsomkostninger for køretøjer, der er indregistreret i udlandet, jf. dog § 20, stk. 6:
- 1) Månedligt for køretøjer med højst 3 aksler, der overholder emissionsnorm:
 - a) IKKE-EURO: 1.041 kr.
 - b) EURO I: 907 kr.
 - c) EURO II: 788 kr.
 - d) EURO III: 684 kr.
 - e) EURO IV: 625 kr.
 - f) EURO V: 587 kr.
 - g) EURO VI eller renere: 558 kr.
 - 2) Månedligt for køretøjer med mindst 4 aksler, der overholder emissionsnorm:

- a) IKKE-EURO: 1.748 kr.
 - b) EURO I: 1.518 kr.
 - c) EURO II: 1.317 kr.
 - d) EURO III: 1.146 kr.
 - e) EURO IV: 1.041 kr.
 - f) EURO V: 982 kr.
 - g) EURO VI eller renere: 930 kr.
- 3) Ugentligt for køretøjer med højst 3 aksler, der overholder emissionsnorm:
- a) IKKE-EURO: 275 kr.
 - b) EURO I: 238 kr.
 - c) EURO II: 208 kr.
 - d) EURO III: 178 kr.
 - e) EURO IV: 163 kr.
 - f) EURO V: 156 kr.
 - g) EURO VI eller renere: 148 kr.
- 4) Ugentligt for køretøjer med mindst 4 aksler, der overholder emissionsnorm:
- a) IKKE-EURO: 461 kr.
 - b) EURO I: 401 kr.
 - c) EURO II: 349 kr.
 - d) EURO III: 305 kr.
 - e) EURO IV: 275 kr.
 - f) EURO V: 260 kr.
 - g) EURO VI eller renere: 245 kr.
- 5) Dagligt uanset emissionsnorm og antallet af aksler: 89 kr.«
- Stk. 3-6 bliver herefter stk. 5-8.

...

Stk. 6. Ved »EURO I« og »EURO II« forstås køretøjer med de karakteristika, som er anført i henholdsvis række A og B i tabellen i afsnit 8.3.1.1 i bilag I til Rådets direktiv 88/77/EØF af 3. december 1987 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler

2 § 3, stk. 6 der bliver stk. 8, affattes således:
»*Stk. 6.* Ved »EURO I« til »EURO VI« forstås de emissionsnormer, som er defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og

fra dieselmotorer til fremdrift af køretøjer.

§ 4. ...

Stk. 2. Omregningen sker på grundlag af de afgiftssatser i euro, som fremgår af artikel 8 i aftalen af 9. februar 1994 om opkrævning af afgifter for tunge erhvervskøretøjers benyttelse af visse veje som ændret ved artikel 5 i protokol af 22. marts 2000, der er optaget som bilag til denne lov, om ændring af nævnte aftale med henblik på gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer. Satserne reguleres ikke, hvis omregningen før nedrunding medfører en ændring, som udtrykt i danske kroner er på under 5 pct.

§ 17. Enhver har efter anmodning adgang til oplysninger, der er registreret i Køretøjsregisteret, om et køretøjs tekniske forhold, synsforhold og forsikringsforhold. Oplysningerne kan gives om et enkelt køretøj, om alle køretøjer eller om grupper af køretøjer. Told- og skatteforvaltningen afgør, om en oplysning skal udleveres. Der udleveres ikke oplysninger om identiteten af et køretøjs ejer eller bruger, jf. dog stk. 2 og

vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF med senere ændringer.«

3. § 4, stk. 2, affattes således:

»*Stk. 2.* Omregningen sker på grundlag af de afgiftssatser i euro, som fremgår af artikel 8 i aftalen af 9. februar 1994 om opkrævning af afgifter for tunge erhvervskøretøjers benyttelse af visse veje som ændret ved artikel 5 i protokol af 6. december 2017 om ændring af nævnte aftale i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/76/EU om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer. Satserne reguleres ikke, hvis omregningen før nedrunding medfører en ændring, som udtrykt i danske kroner er på under 5 pct.«

§ 2

I lov om registrering af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 720 af 30. maj 2017, som ændret ved § 3 i lov nr. 715 af 25. juni 2010 og § 1 i lov nr. 1431 af 11. december 2017, foretages følgende ændringer:

1. I 17, *stk. 1, 4. pkt.*, indsættes efter »forhold«: », jf. dog registreringsafgiftslovens § 10 a, stk. 2«.

3, eller om skattemæssige forhold. Told- og skatteforvaltningen kan kræve betaling for omkostninger ved at efterkomme en anmodning om at udlevere oplysninger.

Stk. 2-3. ...

§ 17. ...

Stk. 2. Skatteministeren kan for offentlige myndigheder og for følgende virksomhedstyper fastsætte regler om terminaladgang til oplysninger i Køretøjsregisteret om identiteten af et køretøjs ejer eller bruger:

- 1) Forsikringsvirksomheder, der forsikrer køretøjer.
- 2) Autoriserede nummerpladeoperatører.
- 3) Parkeringsvirksomheder.
- 4) Advokater og inkassovirksomheder.
- 5) Genbrugspladser.
- 6) Redningstjenester.
- 7) Finansieringsvirksomheder.

Stk. 3. ...

2. I § 17, *stk. 2* indsættes som *nr. 8*:

»8) Virksomheder, der opkræver betaling for brug af veje, broer eller tunneler.«

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 2018.

Stk. 2. Loven har virkning fra og med den 1. juli 2018, jf. dog *stk. 3* og *4*.

Stk. 3. Skatteministeren kan senest 27. juni 2018 efter fælles beslutning mellem Danmark og de øvrige lande i ordningen med den fælles vejbenyttelsesafgift, eller såfremt den i artikel 10, *stk. 1*, i protokollen af 6. december 2017 omhandlede procedure for ikrafttrædelse ikke er afsluttet senest 30. april 2018, udsætte det tidspunkt, hvor lovens § 1 i medfør af *stk. 2* får virkning, til en senere dato.

Stk. 4. § 1, *nr. 1*, har virkning fra og med den 1. januar eller 1. juli, hvad der måtte komme først, efter en periode på mindst to måneder efter ikrafttrædelsen af protokollen af 6. december 2017, men tidligst den 1. juli 2018.

For det enkelte køretøj gælder de i § 1, nr. 1, fastsatte satser for vejbenyttelsesafgifter dog først fra den første afgiftsperiode, der påbegyndes efter virkningstidspunktet.