

Forslag

til

Lov om ændring af emballageafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og forskellige andre love og om ophævelse af pvc-afgiftsloven og lov om tilskud til visse miljøvenlige lastbiler¹

(Ophævelse af pvc-afgiften og emballageafgiften på pvc-folier, indførelse af bagatelgrænser i visse afgiftslove, udvidelse af bemyndigelsesbestemmelsen for terminaladgang til Køretøjsregistret, undtagelse for udligningsafgift for visse påhængskøretøjer, udskydelse af tidspunkt for offentliggørelse og anvendelse af standardkontrakter ved leasing m.v.)

§ 1

I emballageafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1236 af 4. oktober 2016, foretages følgende ændringer:

1. § 2 d ophæves.

2. I § 3, stk. 1, ændres »§ 2 a, § 2 c eller § 2 d« til: »§ 2 a eller § 2 c«.

3. I § 3, stk. 2, ændres »§ 2 a, § 2 c eller § 2 d« til: »§ 2a eller § 2 c«.

4. I § 3 indsættes som stk. 7:

»Stk. 7. Virksomheder omfattet af stk. 1-4 kan dog undlade at lade sig registrere som oplagshaver og betale afgift, hvis mængden af afgiftspligtige varer opgjort efter § 4, stk. 1, svarer til en afgift, der ikke overstiger 10.000 kr. årligt. Den årlige periode er virksomhedens regnskabsår.«

5. I § 3 a, ændres »§§ 2 a, 2 c eller 2 d« til: »§§ 2 a eller 2 c«.

6. § 7 a, stk. 6, affattes således:

»Stk. 6. Ved indførsel eller modtagelse af afgiftspligtige varer efter stk. 1 og § 7, stk. 1, kan en virksomhed undlade at lade sig registrere som varemottager og betale afgift, hvis mængden af indførte og modtagne afgiftspligtige varer svarer til en afgift, der ikke overstiger 10.000 kr. årligt.

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).

Den årlige periode er virksomhedens regnskabsår.«

7. I § 9 indsættes som *stk. 11*:

»*Stk. 11.* Virksomheder omfattet af § 3, stk. 7, og § 7 a, stk. 6, skal løbende føre regnskab, der dokumenterer, at mængden af afgiftspligtige varer svarer til en afgift, der ikke overstiger 10.000 kr. årligt.«

8. I § 18, *stk. 1, nr. 2*, og i *stk. 6, 1. og 2. pkt.*, ændres »§ 9, stk. 1-3 eller 5-7« til: »§ 9, stk. 1-3, 5-7 eller 11«.

§ 2

I lov om afgift af cfc og visse industrielle drivhusgasser, jf. lovbekendtgørelse nr. 69 af 17. januar 2017, foretages følgende ændringer:

1. I § 3 *d* indsættes som *stk. 6*:

»*Stk. 6.* Ved indførsel eller modtagelse af dækningsafgiftspligtige varer efter stk. 1, § 3, stk. 1, og § 3 c, stk. 1, kan en virksomhed undlade at lade sig registrere som varemottager og betale afgift, hvis mængden af indførte og modtagne afgiftspligtige varer svarer til en afgift, der ikke overstiger 10.000 kr. årligt. Den årlige periode er virksomhedens regnskabsår.«

2. I § 4 indsættes som *stk. 6*:

»*Stk. 6.* Virksomheder omfattet af stk. 1 og 2 kan dog undlade at lade sig registrere som oplagshaver og betale afgift, hvis mængden af afgiftspligtige varer opgjort efter § 5, stk. 2 og 3, svarer til en afgift, der ikke overstiger 10.000 kr. årligt. Den årlige periode er virksomhedens regnskabsår.«

3. I § 8 indsættes som *stk. 4*:

»*Stk. 4.* Virksomheder omfattet af § 3 *d*, stk. 6, og § 4, stk. 6, skal løbende føre regnskab, der dokumenterer, at mængden af afgiftspligtige varer svarer til en afgift, der ikke overstiger 10.000 kr. årligt.«

4. I § 17, *stk. 1, nr. 2*, ændres »§ 8, stk. 1 og stk. 3« til: »§ 8, stk. 1, 3 og 4«.

§ 3

I lov om afgift af hermetisk forseglede nikkell-cadmium-akkumulatorer (lukkede nikkell-cadmium-batterier), jf. lovbekendtgørelse nr. 244 af 10. marts 2017, foretages følgende ændringer:

1. I § 3 indsættes som *stk. 4*:

»Stk. 4. Virksomheder omfattet af stk. 1 og 2 kan dog undlade at lade sig registrere som oplagshaver og betale afgift, hvis mængden af afgiftspligtige varer opgjort efter § 6 svarer til en afgift, der ikke overstiger 10.000 kr. årligt. Den årlige periode er virksomhedens regnskabsår.«

2. I § 11 indsættes som *stk. 4*:

»Stk. 4. Virksomheder omfattet af § 3, stk. 4, og § 18, stk. 6, skal løbende føre regnskab, der dokumenterer, at mængden af afgiftspligtige varer svarer til en afgift, der ikke overstiger 10.000 kr. årligt.«

3. I § 18 indsættes som *stk. 6*:

»Stk. 6. Ved indførsel eller modtagelse af afgiftspligtige varer efter § 17, stk. 1, og § 18, stk. 1, kan en virksomhed undlade at lade sig registrere som varemottager og betale afgift, hvis mængden af indførte og modtagne afgiftspligtige varer svarer til en afgift, der ikke overstiger 10.000 kr. årligt. Den årlige periode er virksomhedens regnskabsår.«

4. I § 19, *stk. 2*, og *stk. 3, 2. pkt.*, ændres »stk. 2-5« til: »stk. 2-6«.

5. I § 32, *stk. 1, nr. 2*, ændres »§ 11, stk. 1 eller stk. 2« til: »§ 11, stk. 1, 2 eller 4«.

§ 4

I lov om afgift af konsum-is, jf. lovbekendtgørelse nr. 127 af 22. februar 2018, foretages følgende ændringer:

1. I § 1 indsættes som *stk. 8*:

»Stk. 8. Ved indførsel eller modtagelse af afgiftspligtige varer efter stk. 5 kan en virksomhed undlade at lade sig registrere som varemottager og betale afgift, hvis mængden af indførte og modtagne afgiftspligtige varer svarer til en afgift, der ikke overstiger 10.000 kr. årligt. Den årlige periode er virksomhedens regnskabsår.«

2. § 2, *stk. 2*, affattes således:

»Stk. 2. Virksomheder omfattet af § 1 kan dog undlade at lade sig registrere som oplagshaver og betale afgift, hvis mængden af afgiftspligtige varer opgjort efter § 4, stk. 1, svarer til en afgift, der ikke overstiger 10.000 kr. årligt. Den årlige periode er virksomhedens regnskabsår.«

3. § 2, *stk. 4*, affattes således:

»Stk. 4. Virksomheder omfattet af § 2, stk. 2, skal løbende føre regnskab, der dokumenterer, at mængden af afgiftspligtige varer svarer til en afgift, der ikke overstiger 10.000 kr. årligt.«

§ 5

I lov om afgift af kvælstof indeholdt i gødninger m.m., jf. lovbekendtgørelse nr. 1357 af 18. november 2016, foretages følgende ændringer:

1. I § 2 indsættes som *stk. 4*:

»*Stk. 4.* Virksomheder omfattet af stk. 1 og 2 kan dog undlade at lade sig registrere som oplagshaver og betale afgift, hvis mængden af afgiftspligtige varer opgjort efter § 5 svarer til en afgift, der ikke overstiger 10.000 kr. årligt. Den årlige periode er virksomhedens regnskabsår.«

2. I § 12 indsættes som *stk. 6*:

»*Stk. 6.* Virksomheder omfattet af § 2, stk. 4, og § 19, stk. 6, skal løbende føre regnskab, der dokumenterer, at mængden af afgiftspligtige varer svarer til en afgift, der ikke overstiger 10.000 kr. årligt.«

3. I § 19 indsættes som *stk. 6*:

»*Stk. 6.* Ved indførsel eller modtagelse af afgiftspligtige varer efter stk. 1 og § 18, stk. 1, kan en virksomhed undlade at lade sig registrere som varemottager og betale afgift, hvis mængden af indførte og modtagne afgiftspligtige varer svarer til en afgift, der ikke overstiger 10.000 kr. årligt. Den årlige periode er virksomhedens regnskabsår.«

4. I § 20, *stk. 2*, og *stk. 3, 2. pkt.*, ændres »stk. 2-5« til: »stk. 2-6«.

§ 6

I lov om afgift af mineralsk fosfor i foderfosfat, jf. lovbekendtgørelse nr. 1290 af 5. november 2016, foretages følgende ændringer:

1. I § 3 indsættes som *stk. 7*:

»*Stk. 7.* Virksomheder omfattet af stk. 1 og 2 kan dog undlade at lade sig registrere som oplagshaver og betale afgift, hvis mængden af afgiftspligtige varer, opgjort efter § 6, stk. 1 og 2, svarer til en afgift, der ikke overstiger 10.000 kr. årligt. Den årlige periode er virksomhedens regnskabsår.«

2. I § 10 indsættes som *stk. 3*:

»*Stk. 3.* Virksomheder omfattet af § 3, stk. 7, og § 14, stk. 6, skal løbende føre regnskab, der dokumenterer, at mængden af afgiftspligtige varer svarer til en afgift, der ikke overstiger 10.000 kr. årligt.«

3. I § 14 indsættes som *stk. 6*:

»Stk. 6. Ved indførsel eller modtagelse af afgiftspligtige varer efter stk. 1 og § 13, stk. 1, kan en virksomhed undlade at lade sig registrere som varemottager og betale afgift, hvis mængden af indførte og modtagne afgiftspligtige varer svarer til en afgift, der ikke overstiger 10.000 kr. årligt. Den årlige periode er virksomhedens regnskabsår.«

4. I § 15, stk. 4, 2. pkt., ændres »stk. 2-5« til: »stk. 2-6«.

5. I § 27, stk. 1, nr. 2, indsættes efter »§ 10, stk. 1«: »eller 3«.

§ 7

I lov om afgift af visse klorerede opløsningsmidler, jf. lovbekendtgørelse nr. 432 af 2. maj 2017, foretages følgende ændringer:

1. § 2, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Virksomheder omfattet af stk. 1 og 2 kan dog undlade at lade sig registrere som oplagshaver og betale afgift, hvis mængden af afgiftspligtige varer opgjort efter § 5 svarer til en afgift, der ikke overstiger 10.000 kr. årligt. Den årlige periode er virksomhedens regnskabsår.«

2. I § 10 indsættes som stk. 4:

»Stk. 4. Virksomheder omfattet af § 2, stk. 3, og § 17, stk. 4, skal løbende føre regnskab, der dokumenterer, at mængden af afgiftspligtige varer svarer til en afgift, der ikke overstiger 10.000 kr. årligt.«

3. § 17, stk. 4, affattes således:

»Stk. 4. Ved indførsel eller modtagelse af afgiftspligtige varer efter stk. 1 og § 16, stk. 1, kan en virksomhed undlade at lade sig registrere som varemottager og betale afgift, hvis mængden af indførte og modtagne afgiftspligtige varer svarer til en afgift, der ikke overstiger 10.000 kr. årligt. Den årlige periode er virksomhedens regnskabsår.«

4. I § 31, stk. 1, nr. 2, ændres »§ 10, stk. 1 eller 2« til: »§ 10, stk. 1, 2 eller 4«.

§ 8

I lov om forskellige forbrugsafgifter, jf. lovbekendtgørelse nr. 126 af 22. februar 2018, foretages følgende ændringer:

1. § 14 a, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Virksomheder omfattet af stk. 1 kan dog undlade at lade sig registrere som oplagshaver og betale afgift, hvis mængden af afgiftspligtige varer opgjort efter § 14, a, stk. 3, svarer til en afgift,

der ikke overstiger 10.000 kr. årligt. Den årlige periode er virksomhedens regnskabsår.«

2. I § 15 indsættes som *stk. 4*:

»*Stk. 4.* Virksomheder omfattet af § 14 a, stk. 2, skal løbende føre regnskab, der dokumenterer, at mængden af afgiftspligtige varer svarer til en afgift, der ikke overstiger 10.000 kr. årligt.«

3. I § 16 a indsættes som *stk. 8*:

»*Stk. 8.* Ved indførsel eller modtagelse af afgiftspligtige varer efter stk. 3 kan en virksomhed undlade at lade sig registrere som varemottager og betale afgift, hvis mængden af indførte og modtagne afgiftspligtige varer svarer til en afgift, der ikke overstiger 10.000 kr. årligt. Den årlige periode er virksomhedens regnskabsår.«

4. I § 22, *stk. 1, nr. 2*, indsættes efter »§ 14 a, stk. 1, «: »§ 15, «.

§ 9

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, § 1 i lov nr. 1431 af 11. december 2017 og § 2 i lov nr. 468 af 14. maj 2018, foretages følgende ændringer:

1. I § 17, *stk. 2*, indsættes efter »virksomhedstyper«: »m.v.«.

2. I § 17, *stk. 2*, indsættes som *nr. 9* og *10*:

»9) Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM).

10) Øvrige virksomheder, som i varigt og ikke uvæsentligt omfang har behov for sådanne oplysninger for at kunne udføre deres hverv.«

§ 10

I lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 1071 af 7. september 2017, som ændret ved § 4 i lov nr. 1431 af 11. december 2017, foretages følgende ændringer:

1. I § 2, *stk. 2*, indsættes efter »dog«: »stk. 3 og«.

2. I § 2 indsættes som *stk. 3*:

»*Stk. 3.* Der svares ikke udligningsafgift efter stk. 2 for påhængs- og sættevogne til personbefordring, som er omfattet af § 3, stk. 1, A, eller for påhængsvogne til godstransport samt påhængsredskaber, som er omfattet af § 4, stk. 1, II, A.«

3. I § 3, stk. 1, A-C, ophæves kolonnen for udligningsafgift for påhængsvogne.

4. I § 4, stk. 1, I og II, A, ophæves kolonnen for udligningsafgift for påhængskøretøj.

5. I § 4, stk. 9, indsættes som 3. og 4. pkt.:

»2. pkt. finder ikke anvendelse for privat benyttelse ved direkte kørsel til brandstation eller tilsvarende, hvis fører er tilkaldt til udrykningskørsel. Betaling af afgift for den i 3. pkt. nævnte kørsel skal ske efter den private kørsel uden ugrundet ophold efter udrykningskørslen, og føreren skal på forlangende kunne dokumentere, at der var tale om tilkald til udrykningskørsel.«

6. I § 9, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »anden drivkraft«: », dog ikke ved registrering af campingvogne og påhængs- og sættevogne til personbefordring, som er omfattet af § 3, stk. 1, A, eller for påhængsvogne til godstransport og påhængsredskaber, som er omfattet af § 4, stk. 1, II, A«.

7. Efter § 16 indsættes:

”§ 17. Der kan efter anmodning ske refusion af vægtafgift for lastvogne, påhængsvogne og sættevogne, der anvendes til kombineret transport.

Stk. 2. Ved kombineret transport forstås transport af varer mellem EU-lande, når transporten af varerne sker ad vej på den indledende eller afsluttende strækning, og der på den resterende strækning anvendes jernbane, indre vandveje eller søveje, når denne strækning er over 100 km i lige linje, og transporten ad vej opfylder betingelserne i nr. 1, 2 eller 3.

- 1) Den indledende strækning tilbagelægges mellem det sted, hvor godset læsses, og den indladningsbanegård, der ligger nærmest.
- 2) Den afsluttende strækning tilbagelægges mellem den udladningsbanegård, der ligger nærmest, og det sted, hvor godset lodeses.
- 3) Den indledende eller afsluttende strækning tilbagelægges inden for en radius på 150 km i lige linje fra laste- eller lossehavnen.

Stk. 3. Refusion af vægtafgift kan gives til transportvirksomheder, der foretager transport af varer som kombineret transport for køretøjer, som ejes eller bruges af transportvirksomheden, og for hvilke virksomheden har afregnet vægtafgift.

Stk. 4. Der ydes refusion af vægtafgift for hvert påbegyndt døgn, det afgiftspligtige køretøj transporteres ad jernbane, indre vandveje eller søveje. Transporttiden beregnes efter jernbanernes eller vand- eller søvejenes sædvanlige køre- eller sejlplaner. Der kan inden for et døgn, beregnet som anført, kun ydes refusion for ét døgn transporttid, selv om flere transporter påbegyndes og afsluttes inden for det pågældende døgn. Afgiftsrefusionen udgør pr. påbegyndt døgn 20 kr. for en lastvogn, 10 kr. for en påhængsvogn og 30 kr. for en bil til sættevogn. Refusionsbeløbet i et kvartal kan ikke overstige det beløb, der er erlagt i vægtafgift for det pågældende kvartal.

Stk. 5. Opgørelse af refusionsbeløb foretages årligt ved kalenderårets udløb. Inden 14 dage herefter

indsender den berettigede transportvirksomhed dokumentation for de foretagne kombinerede transporter sammen med dokumentation for betalt vægtafgift til told- og skatteforvaltningen. Told- og skatteforvaltningen beregner størrelsen af den refusion, der tilkommer hver enkelt transportvirksomhed, og foretager udbetaling heraf.«

§ 11

I registreringsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1062 af 7. september 2017, som ændret ved § 1 i lov nr. 687 af 8. juni 2017, § 1 i lov nr. 1195 af 14. november 2017 og § 2 i lov nr. 1431 af 11. december 2017, foretages følgende ændringer:

1. § 2, *stk. 1, nr. 16*, indsættes efter »komponenter«: »og udstyr«.

2. I § 4, *stk. 12*, indsættes som 2. *pkt.*:

»1. *pkt.* finder tilsvarende anvendelse for benzindrevne og dieseldrevne biler, der er omfattet af § 7, *stk. 1*, og som er registreret første gang i Danmark senest den 2. oktober 2017.«

3. I § 5, *stk. 14*, indsættes som 2. *pkt.*:

»1. *pkt.* finder tilsvarende anvendelse for benzindrevne og dieseldrevne varebiler, der er omfattet af § 7, *stk. 1*, og som er registreret første gang i Danmark senest den 2. oktober 2017.«

4. § 7 *c*, *stk. 3*, affattes således:

»*Stk. 3.* Er der på tidspunktet for anmodningen om udbetaling af godtgørelse af afgift efter § 7 *b* tinglyst pant, udlæg eller ejendomsforbehold i køretøjet ifølge Bilbogen, afvises anmodningen.«

5. § 15, *stk. 4*, affattes således:

»*Stk. 4.* Told- og skatteforvaltningen kan nægte registrering og bringe en registrering til ophør, hvis virksomheden eller virksomhedens ejer, bestyrelse, direktion eller anden ledelse har udvist en sådan adfærd, at det er nærliggende at antage, at virksomheden ikke vil overholde registreringsordningen.«

§ 12

Pvc-afgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1110 af 19. september 2017, ophæves.

§ 13

Lov nr. 1302 af 20. december 2000 om tilskud til visse miljøvenlige lastbiler ophæves.

§ 14

I lov nr. 1195 af 14. november 2017 om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven (Ændring af registreringsafgiften, ændring af fradrag for sikkerhedsudstyr, forhøjelse af tærskelværdi og tillæg for energieffektivitet, stramning af regler om leasing m.v. af køretøjer, forhøjelse af reparationsgrænsen og forhøjelse og øget differentiering af brændstofforbrugsafgift m.v.) foretages følgende ændringer:

1. I § 3, stk. 6, 1. pkt., ændres »1. januar 2019« til: »1. januar 2020«.

2. I § 3, stk. 6, 3. pkt., ændres »1 kalendermåned« til: »6 kalendermåneder«, og »1. februar 2019« ændres til: »1. juli 2020«.

§ 15

I lov nr. 732 af 8. juni 2018 om ændring af færdselsloven og lov om registrering af køretøjer (Indførelse af dagsgebyr ved manglende betaling af ansvarsforsikringspræmie for motordrevne køretøjer m.v.) foretages følgende ændring:

1. § 2 ophæves.

§ 16

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2019.

Stk. 2. Loven har virkning fra og med den 1. januar 2019, jf. dog stk. 3 og 6.

Stk. 3. § 11, nr. 2 og 3, har virkning fra og med den 3. oktober 2017.

Stk. 4. For køretøjer, der som følge af genopbygning er afgiftsberigtiget efter registreringsafgiftslovens §§ 4 eller 5, jf. § 7, i perioden fra og med den 3. oktober 2017 til og med den 31. december 2018, tilbagebetaler told- og skatteforvaltningen efter lovens ikrafttræden den 1. januar 2019 til den, der har svaret afgiften ved genopbygningen, det forskelsbeløb, der opstår for køretøjer, hvor registreringsafgiften er beregnet efter de hidtil gældende regler for tillæg og fradrag i registreringsafgiften for energieffektivitet, men hvor registreringsafgiften efter lovens ikrafttræden den 1. januar 2019 skal beregnes efter de satser for tillæg og fradrag for energieffektivitet, der fremgår af registreringsafgiftslovens §§ 4 eller 5, jf. lovbekendtgørelse nr. 1062 af 7. september 2017.

Stk. 5. Tilbagebetalingskrav som følge af stk. 4 forfalder den 1. maj 2019 og forrentes fra forfaldsdagen efter reglerne i rentelovens § 5, stk. 1.

Stk. 6. § 10, nr. 2, har for det enkelte køretøj virkning fra udløbet af den igangværende afgiftsperiode på tidspunktet for lovens ikrafttræden den 1. januar 2019, jf. stk. 1. Der efterreguleres eller tilbagebetales ikke beløb for perioden efter lovens ikrafttræden den 1. januar 2019.

*Bemærkninger til lovforslaget
Almindelige bemærkninger*

Indholdsfortegnelse

1. Indledning

1.1. Lovforslagets formål og baggrund

2. Lovforslagets indhold

2.1. Afskaffelse af afgift på pvc-folier

2.1.1. Gældende ret

2.1.2. Lovforslaget

2.2. Indførelse af bagatelgrænser

2.2.1. Gældende ret

2.2.2. Lovforslaget

2.3. Bemyndigelse til fastsættelse af regler om terminaladgang til oplysninger i Køretøjsregisteret

2.3.1. Gældende ret

2.3.2. Lovforslaget

2.4. Ændring af regler for udligningsafgift for visse påhængskøretøjer

2.4.1. Gældende ret

2.4.2. Lovforslaget

2.5. Undtagelse for deltidsbrandmænds køb af dagsbeviser

2.5.1. Gældende ret

2.5.2. Lovforslaget

2.6. Flytning af regler om kombineret transport til lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v.

2.6.1. Gældende ret

2.6.2. Lovforslaget

2.7. Afgiftsfritagelse for køretøjer, der anvendes til afprøvning af udstyr

2.7.1. Gældende ret

2.7.2. Lovforslaget

2.8. Undtagelse for genopbyggede biler fra nye regler om brændstoffillæg

2.8.1. Gældende ret

2.8.2. Lovforslaget

2.9. Afvisning af anmodning om eksportgodtgørelse ved tinglyste rettigheder over køretøj

2.9.1. Gældende ret

2.9.2. Lovforslaget

2.10. Skærpet vurdering ved anmodning om registrering efter registreringsafgiftsloven

2.10.1. Gældende ret

2.10.2. Lovforslaget

2.11. Ophævelse af pvc-afgiften

2.11.1. Gældende ret

2.11.2. Lovforslaget

2.12. Ophævelse af lov om tilskud til visse miljøvenlige lastbiler

2.12.1. Gældende ret

- 2.12.2. Lovforslaget
- 2.13. Udskydelse af tidspunkt for anvendelse af standardformularer ved leasing
- 2.13.1. Gældende ret
- 2.13.2. Lovforslaget
- 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
 - 3.1. Afskaffelse af afgift på pvc-folier og afgift på pvc
 - 3.2. Indførelse af bagatelgrænser
 - 3.3. Bemyndigelse til fastsættelse af regler om terminaladgang til oplysninger i Køretøjsregisteret
 - 3.4. Ændring af regler for udligningsafgift for visse påhængskøretøjer
 - 3.5. Undtagelse for deltidsbrandmænds køb af dagsbeviser
 - 3.6. Flytning af regler om kombineret transport til lov om vægtafgift
 - 3.7. Afgiftsfritagelse for køretøjer, der anvendes til afprøvning af udstyr
 - 3.8. Undtagelse for genopbyggede biler fra nye regler om brændstoffillæg
 - 3.9. Afvisning af anmodning om eksportgodtgørelse i tilfælde af tinglyste rettigheder over køretøj
 - 3.10. Øvrige forslag
- 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
 - 4.1. Afskaffelse af afgift på pvc-folier og afgift på pvc
 - 4.2. Indførelse af bagatelgrænser
 - 4.3. Bemyndigelse til fastsættelse af regler om terminaladgang til oplysninger i Køretøjsregisteret
 - 4.4. Ændring af regler for udligningsafgift for visse påhængskøretøjer
 - 4.5. Flytning af regler om kombineret transport til lov om vægtafgift
 - 4.6. Afgiftsfritagelse for køretøjer, der anvendes til afprøvning af udstyr
 - 4.7. Undtagelse for genopbyggede biler fra nye regler om brændstoffillæg
 - 4.8. Afvisning af anmodning om eksportgodtgørelse i tilfælde af tinglyste rettigheder over køretøj
 - 4.9. Skærpet vurdering ved anmodning om registrering efter registreringsafgiftsloven
 - 4.10. Øvrige forslag
- 5. Administrative konsekvenser for borgerne
 - 5.1. Ændring af regler for udligningsafgift for visse påhængskøretøjer
 - 5.2. Undtagelse for deltidsbrandmænds køb af dagsbeviser
 - 5.3. Afvisning af anmodning om eksportgodtgørelse i tilfælde af tinglyste rettigheder over køretøj
 - 5.4. Øvrige forslag
- 6. Miljømæssige konsekvenser
 - 6.1. Afskaffelse af afgift på pvc-folier
 - 6.2. Indførelse af bagatelgrænser
 - 6.3. Afskaffelse af afgift på pvc
 - 6.4. Øvrige forslag
- 7. Forholdet til EU-retten
 - 7.1. Indførelse af bagatelgrænser
 - 7.2. Flytning af regler om kombineret transport til lov om vægtafgift
- 8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
- 9. Sammenfattende skema

1. Indledning

1.1. Lovforslagets formål og baggrund

Lovforslagets formål er samlet set at gennemføre en række forenklinger og tilpasninger af reglerne på motorområdet, der hver især vil gøre det lettere og billigere at drive virksomhed og at være borger i Danmark. Herudover foreslås det at tydeliggøre reglerne og indføre administrative forenklinger for Skatteforvaltningen, som bl.a. vil få bedre mulighed for at hindre misbrug.

Flere af forslagene er modtaget som ønsker fra erhvervslivet eller myndigheder.

Derudover har forslaget til formål at lette de administrative byrder for danske virksomheder ved at gennemføre enkelte af de tiltag, der er aftalt i aftale af 12. november 2017 mellem regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det konservative Folkeparti), Dansk Folkeparti og Radikale Venstre om en række erhvervs- og iværksætterinitiativer. Det drejer sig om ophævelse af afgifterne på pvc og pvc-folier og indførelse af bagatelgrænser i flere afgiftslove.

På motorområdet foreslås det at udvide bemyndigelsesbestemmelsen i lov om registrering af køretøjer, hvor skatteministeren kan fastsætte regler om terminaladgang til ejer- og brugeroplysninger i Køretøjsregisteret. Skatteministeren har allerede i dag bemyndigelse til at fastsætte regler om terminaladgang til Køretøjsregisteret for en række virksomheder, herunder forsikringsvirksomheder, advokater og inkassovirksomheder m.v. I forlængelse heraf foreslås det, at skatteministeren kan fastsætte regler for terminaladgang for øvrige virksomheder, der varigt og i ikke uvæsentligt omfang har brug for oplysningerne for at kunne udføre deres hverv for derved at forenkle tildelingen af adgang fremadrettet. Samtidig foreslås det, at skatteministeren skal kunne fastsætte regler om terminaladgang for Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM).

Det foreslås desuden, at visse påhængskøretøjer undtages fra krav om betaling af udligningsafgift, og at der ved registrering af køretøjerne ikke længere vil skulle angives oplysninger om drivkraft for det trækkende køretøj. Det foreslåede vil medføre en mindre administrativ forenkling og besparelse for både borgere og virksomheder.

Det foreslås yderligere, at deltidsbrandmænd m.v., der tilkaldes til udrykning, mens de udfører deres normale hverv, hvor de kører i en gulpladebil, gives mulighed for at købe et dagsbevis, efter kørslen er foretaget. I dag skal dagsbeviser indløses før kørslen påbegyndes, hvilket er uhensigtsmæssigt, da udrykningskørsel typisk er akut.

Herudover foreslås det, at reglerne for refusion af vægtafgift i forbindelse med kombineret transport flyttes fra bekendtgørelsesniveau til lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. Samtidig med at reglerne flyttes, foreslås det, at det bliver præciseret, hvilke virksomheder, der er berettigede til refusion, og hvilke betingelser en transport skal opfylde for at være omfattet af reglerne. Ændringen sker bl.a. på baggrund af en henvendelse fra EU-Kommissionen.

Det foreslås samtidig, at virksomheder, der fremstiller udstyr til køretøjer, herunder lydudstyr, kan anskaffe køretøjer uden registreringsafgift, når virksomheden kun anvender køretøjerne til at

afprøve det fremstillede udstyr. Virksomhederne vil herefter blive sidestillet med de virksomheder, der fremstiller komponenter til køretøjer.

Det foreslås, at køretøjer, der genopbygges efter at være ødelagt ved færdselsskade m.v. og derfor skal afgiftsberigtiges på ny, undtages fra de stramminger vedrørende tillæg og fradrag for energieffektivitet, som blev indført ved lov nr. 1195 af 14. november 2017, idet det ikke var hensigten at forhøje registreringsafgiften for bl.a. veteranbiler og genopbyggede biler. Imidlertid blev alene veteranbiler friholdt fra stramningen ved lovændringen.

Det foreslås herudover, at lov om tilskud til visse miljøvenlige lastbiler ophæves, da der ikke længere bliver registreret lastbiler efter den fastsatte tilskudsperiode. Loven hjemler i dag et tilskud til anskaffelse af miljøvenlige EURO 3 lastbiler, som blev registreret fra den 15. november 2000 til den 30. september 2001.

Endelig foreslås det, at tidspunktet for Skatteforvaltningens offentliggørelse og anvendelse af standardformularer udskydes, således at der er tid til at afklare den fremtidige anvendelse af standardformularer, som det ved lov nr. 1195 af 14. november 2017 blev aftalt, at danske leasingvirksomheder skal anvende ved indgåelse af leasingaftaler og betaling af forholdsmæssig registreringsafgift,

For at tydeliggøre reglerne og indføre administrative forenklinger for Skatteforvaltningen, som bl.a. vil få bedre mulighed for at hindre misbrug, foreslås det, at Skatteforvaltningen skal kunne afslå en anmodning om eksportgodtgørelse, hvis der er tinglyst pant eller andre rettigheder over køretøjet. Det foreslåede har til formål at forenkle Skatteforvaltningens administration af anmodninger om eksportgodtgørelse og mindske risikoen for, at der bliver betalt for meget i eksportgodtgørelse.

På samme baggrund foreslås det, at Skatteforvaltningen gives bedre muligheder for at afslå en anmodning om registrering som selvanmelder efter registreringsafgiftsloven for derved bedre at kunne modvirke misbrug af ordningen.

Regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det konservative Folkeparti), Dansk Folkeparti og Radikale Venstre har den 12. november 2017 indgået aftale om en række erhvervs- og iværksætterinitiativer. Lovforslaget har også til formål at udmønte dele af denne aftale. Det foreslås, at pvc-afgiften og emballageafgiften på pvc-folier ophæves, idet afgifterne ikke længere vurderes at have nogen nævneværdig adfærdsregulerende effekt på sundhed og miljø. En ophævelse vurderes at medføre varige administrative lempelser for de berørte virksomheder. Det vurderes, at Danmark er det eneste EU-land, der har afgift på pvc og pvc-folier.

Det foreslås også, at der indføres bagatelgrænser for registrering og afregning af afgift i visse afgiftslove, så virksomheder kan undlade at lade sig registrere og betale afgift, hvis virksomheden årligt modtager eller udleverer afgiftspligtige varer svarende til en afgift, der ikke overstiger 10.000 kr. En bagatelgrænse på 10.000 kr. vil medføre administrative forenklinger for de virksomheder, som kun modtager eller udleverer afgiftspligtige varer i et begrænset omfang.

2. Lovforslagets indhold

2.1. Afskaffelse af afgift på pvc-folier

2.1.1. Gældende ret

Efter gældende ret betales der en afgift på 20,35 kr. pr. kg af folier fremstillet af blød pvc til emballering af levnedsmidler, jf. emballageafgiftslovens § 2, d, stk. 1 og 2. Afgiftspligten omfatter folier fremstillet af blød pvc, der er egnet til emballering af levnedsmidler, dvs. indpakningsfilm, husholdningsfilm og lignende.

2.1.2. Lovforslaget

Det foreslås at ophæve emballageafgiftslovens § 2 d (afgiften på pvc-folier til levnedsmidler), da afgiften ikke længere vurderes at have nogen nævneværdig adfærdsregulerende effekt på sundhed og miljø. Det skyldes, at pvc-folier primært anvendes i industrielle køkkener, som har behov for pvc-foliers særlige egenskaber. Derudover er pvc-folier til levnedsmidler omfattet af EU-regulering. Pvc-folier anvendes ikke i nævneværdigt omfang i husholdningerne. Forslaget vurderes derfor ikke at medføre en stor udbredelse af pvc-folier i husholdninger. Det vurderes, at Danmark er det eneste EU-land, der har afgift på pvc-folier.

2.2. Indførelse af bagatelgrænser

2.2.1. Gældende ret

Regler i afgiftslovene medfører, at virksomheder, der bl.a. producerer eller fra udlandet modtager afgiftspligtige varer, skal registreres hos Skatteforvaltningen. Virksomhederne skal herudover angive og afregne afgift af den mængde afgiftspligtige varer, der er modtaget eller udleveret fra virksomheden i afgiftsperioden.

Alle afgiftspligtige virksomheder, der er registreret for disse afgifter, skal derfor løbende beregne og angive afgift for den afgiftspligtige periode. Virksomhederne skal også foretage angivelse, selv om der i en periode ikke er modtaget eller udleveret afgiftspligtige varer og derfor ikke skal betales nogen afgift.

2.2.2. Lovforslaget

Det foreslås at indføre en generel bagatelgrænse for registrering i flere afgiftslove. Virksomheder kan derfor undlade at lade sig registrere og betale afgift, hvis virksomheden årligt modtager eller udleverer afgiftspligtige varer svarende til en afgift, der ikke overstiger 10.000 kr. Den årlige periode følger virksomhedens regnskabsår. For de virksomheder, der har et regnskabsår, som overstiger 12 måneder, regnes den årlige periode efter 12 på hinanden følgende måneder. Det kan f.eks. være tilfældet for et nystiftet selskabs første regnskabsår.

Bagatelgrænsen er ikke et bundfradrag, og virksomheden skal afregne det fulde beløb, når det afgiftspligtige beløb overstiger 10.000 kr.

En bagatelgrænse på 10.000 kr. vil medføre, at en lang række virksomheder, som kun modtager eller udleverer afgiftspligtige varer i et begrænset omfang, kan undlade at lade sig registrere og indbetale afgift.

Virksomheder omfattet af bagatelgrænsen pålægges dog at føre et regnskab, der dokumenterer, at der ikke modtages eller udleveres en mængde afgiftspligtige varer, som svarer til en afgift, der

overstiger bagatelgrænsen. Virksomhederne skal løbende føre regnskab i det omfang, at virksomheden har fremstillet, importeret eller på anden måde håndteret eller behandlet afgiftspligtige varer. Virksomhederne kan derfor undlade at føre regnskab for de måneder, hvor virksomhederne ikke fremstiller, importerer eller på anden måde håndterer eller behandler afgiftspligtige varer. Regnskabet skal kunne fremvises for Skatteforvaltningen.

Virksomheder, der ikke er registreret for afgift, skal lade sig registrere på det tidspunkt, hvor der er kendskab til, at bagatelgrænsen vil blive overskredet i løbet af regnskabsåret. Virksomheden omfattes herefter af lovens pligt til løbende at angive og afregne afgift fra registreringstidspunktet.

En registreret virksomhed kan lade sig afmelde fra registrering, hvis mængden af virksomhedens modtagne og udleverede afgiftspligtige varer i et regnskabsår ikke har oversteget 10.000 kr. Virksomheden skal efter anmodning dokumentere grundlaget for afmeldelsen, herunder ved fremvisning af afgiftsregnskab fra registreringsperioden. Virksomheden skal angive og afregne afgift indtil virksomheden er blevet afmeldt.

Det er strafbart for virksomhederne, hvis de forsætligt eller groft uagtsomt ikke overholder pligten til at lade sig registrere, fører afgiftsregnskab og giver oplysninger i forbindelse med Skatteforvaltningens kontrol, og det foreslås, at det ligeledes skal være strafbart, hvis en virksomhed overtræder betingelserne for forslaget om en bagatelgrænse for registrering og afgiftsbetaling.

Der er ikke tidligere taget stilling til straffniveauet for overtrædelse af de ovennævnte ordensforskrifter. Det foreslås derfor, at en overtrædelse kan straffes med en bøde på 5.000 kr. Denne ordensbøde finder anvendelse, med mindre der ved overtrædelsen tillige er unddraget punktafgift, der kan give anledning til en takstmæssig bøde på mere end 5.000 kr.

Når der straffes for unddragelse af punktafgift, er den takstmæssige normalbøde halvdelen af det unddragne afgiftsbeløb ved en forsætlig unddragelse på 30.000 kr. og derunder, og ved en unddragelse over 30.000 kr. er bøden en gang den del af det unddragne afgiftsbeløb, som overstiger 30.000 kr. Ved grov uagtsomhed beregnes bøden efter praksis til halvdelen af bøden for en forsætlig unddragelse.

Fastsættelsen af straffen vil fortsat bero på domstolenes konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og det angivne straffniveau vil kunne fraviges i op- og nedgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formidlende omstændigheder. jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

2.3. Bemyndigelse til fastsættelse af regler om terminaladgang til oplysninger i Køretøjsregisteret

2.3.1. Gældende ret

Efter gældende ret kan skatteministeren fastsætte regler om terminaladgang til ejer- og brugeroplysninger i Køretøjsregisteret, hvor der gives oplysninger om identiteten af et køretøjs ejer eller bruger for offentlige myndigheder og visse virksomhedstyper, jf. lov om registrering af

køretøjer § 17, stk. 2. Adgangen til behandling af personoplysningerne kan bl.a. tildeles, når behandlingen er nødvendig for at opfylde deres retlige forpligtelser og opgaver, som påhviler som led i deres virksomhedsudøvelse, hvilket forudsættes opfyldt for de virksomhedstyper, der i dag kan tildeles terminaladgang. Disse virksomhedstyper er forsikringsvirksomheder, der forsikrer køretøjer, autoriserede nummerpladeoperatører, parkeringsvirksomheder, advokater og inkassovirksomheder, genbrugspladser, redningstjenester, finansieringsvirksomheder, og virksomheder, der opkræver betaling for brug af veje, broer, færger eller tunneler. Offentlige myndigheder og virksomheder med terminaladgang har en direkte elektronisk adgang til de pågældende oplysninger i Køretøjsregisteret.

2.3.2. Lovforslaget

Det foreslås, at skatteministeren bemyndiges til at fastsætte regler om terminaladgang til ejer- og brugeroplysninger i Køretøjsregisteret for Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM) og for øvrige typer af virksomheder, der varigt og i ikke uvæsentligt omfang har brug for disse oplysninger for at kunne udføre deres hverv. Det foreslåede vil være i tillæg til de myndigheder og virksomhedstyper, som allerede er opregnet i lov om registrering af køretøjer.

Efter gældende regler har de enkelte forsikringsselskaber terminaladgang til visse identitetsoplysninger i Køretøjsregisteret, men loven indeholder ikke hjemmel til, at der kan fastsættes bestemmelser om tildeling af terminaladgang til DFIM, som ikke er et forsikringsselskab men en garantifond. DFIM har behov for adgang til ejer- og brugeroplysninger i Køretøjsregisteret for at kunne administrere den ordning om opkrævning af dagsgebyrer, der blev vedtaget med lov nr. 732 af 8. juni 2018. Ordningen har til formål i højere grad at sikre, at ejere eller varige brugere af uforsikrede køretøjer betaler for de skader, som de selv forvolder. De uforsikrede ejere eller varige brugere kan derfor opkræves et dagsgebyr for hver dag, hvor færdselslovens forsikringspligt ikke er overholdt.

Forslaget om terminaladgang til DFIM blev samtidig vedtaget i lov nr. 732 af 8. juni 2018, som indsatte adgangen i lovens § 17, stk. 2, nr. 8, med virkning fra 1. januar 2019. Da lov nr. 468 af 14. maj 2018 også har indsat mulighed for terminaladgang for virksomheder, der opkræver betaling for brug af veje, broer, færger eller tunneler i lovens § 17, stk. 2, nr. 8, med virkning fra 1. juli 2018, foreslås den vedtagne ændring i lov nr. 732 af 8. juni 2018 ophævet i dette lovforslags § 15, nr. 1. Forslaget er en lovteknisk ændring for at undgå, at lov om registrering af køretøjer pr. 1. januar 2019 vil have to gældende bestemmelser i § 17, stk. 2, nr. 8. Forslaget genfremsættes i dette lovforslag uden materielle ændringer.

Derudover foreslås det, at der indsættes en opsamlingsbestemmelse, hvor skatteministeren bliver bemyndiget til at fastsætte regler om terminaladgang for øvrige virksomheder, der i varigt og ikke uvæsentligt omfang har behov for disse oplysninger for at kunne udføre deres hverv. Det er ikke muligt på forhånd at foretage en udtømmende opregning af de virksomheder, der kan have behov for de pågældende oplysninger, og der kan eksempelvis opstå nye forretningsmodeller, som på nuværende tidspunkt ikke er kendt. Med forslaget er det dog forudsat, at en virksomhed, som ønsker terminaladgang til Køretøjsregisteret, og som ikke er opregnet i loven, vil skulle kvalificere deres behov for at få tildelt terminaladgangen. Derudover er det forudsat, at virksomhedernes

terminaladgang til Køretøjsregisteret er nødvendig for, at virksomhederne kan opfylde deres retlige forpligtelser og opgaver, som påhviler dem som led i deres virksomhedsudøvelse. Formålet med den foreslåede ændring er således at gøre tildelingen af adgang til oplysninger i køretøjsregisteret for nye typer af virksomheder mere enkel end i dag, hvor det kun kan ske ved lovændring.

Det forudsættes, at adgang til oplysninger i Køretøjsregisteret overholder de til enhver tid gældende persondataretlige regler, herunder databeskyttelsesforordningen (Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse)), og databeskyttelsesloven jf. lov nr. 502 af 23. maj 2018.

Databeskyttelsesforordningens artikel 6 fastlægger mulighederne for at behandle almindelige personoplysninger. Det fremgår af databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, at behandlingen kun er lovlig, hvis og i det omfang mindst ét af de forhold, der er nævnt i bestemmelsen, gør sig gældende. Herunder hvis behandlingen er nødvendig for at overholde en retlig forpligtelse, som påhviler den dataansvarlige, jf. artikel 6, stk. 1, litra c, hvis behandlingen er nødvendig af hensyn til udførelse af en opgave i samfundets interesse eller som henhører under offentlig myndighedsudøvelse, jf. artikel 6, stk. 1, litra e, eller hvis behandlingen er nødvendig for, at den dataansvarlige eller en tredjemand kan forfølge en legitim interesse, medmindre den registreredes interesser eller grundlæggende rettigheder og frihedsrettigheder, der kræver beskyttelse af personoplysninger, går forud herfor, navnlig hvis den registrerede er et barn, jf. artikel 6, stk. 1, litra f.

Der er efter den foreslåede § 9, nr. 2, forudsat at skulle ske behandling af almindelige personoplysninger, der er omfattet af databeskyttelsesforordningens artikel 6. Fastsættelse af regler om adgang til ejer- og brugeroplysninger i Køretøjsregisteret vil derfor kun kunne tildeles typer af virksomheder, hvis interesse i at tilgå oplysningerne, efter en konkret vurdering og afvejning, overstiger hensynet til den registrerede.

Virksomheder, der tildeles adgang til ejer- og brugeroplysninger i Køretøjsregisteret, skal ved behandling af oplysningerne iagttage de grundlæggende principper i forordningens artikel 5. Det følger bl.a. heraf, at personoplysninger skal behandles lovligt, rimeligt og på en gennemsigtig måde i forhold til den registrerede. Endvidere må personoplysninger kun indsamles til legitime formål og må ikke viderebehandles på en måde, der er uforenelig med disse formål. Herudover skal personoplysningerne være tilstrækkelige, relevante og begrænset til, hvad der er nødvendigt i forhold til de formål, hvortil de behandles.

Behandlingen af personoplysninger i medfør af lovforslaget vil i øvrigt skulle ske i overensstemmelse med reglerne i databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven, herunder reglerne om den registreredes rettigheder i kapitel 3 og kapitel 6 samt reglerne om behandlingssikkerhed i kapitel 4 i databeskyttelsesforordningen.

2.4. Ændring af regler for udligningsafgift for visse påhængskøretøjer

2.4.1. Gældende ret

Efter gældende ret betales der, ud over vægtafgift, en udligningsafgift for forskellige typer påhængskøretøjer, der fremføres af køretøjer, der anvender anden drivkraft end benzin eller elektricitet, i praksis primært diesel, jf. vægtafgiftslovens § 2, stk. 2. For campingvogne betales der dog ikke udligningsafgift, jf. vægtafgiftslovens § 3, stk. 1.

For påhængs- og sættevogne til personbefordring betales udligningsafgift først, når køretøjets egenvægt overstiger 2.000 kg, jf. vægtafgiftslovens § 3, stk. 1, A. For påhængsvogne til godstransport betales udligningsafgift kun, når køretøjet har en totalvægt fra og med 3.001 til og med 3.500 kg, jf. vægtafgiftslovens § 4, stk. 1, og § 4 stk. 1, II, A. For påhængsredskaber betales der udligningsafgift efter § 4, stk. 1, II, A, når køretøjerne har en totalvægt fra og med 3.001 til og med 4.000 kg. For påhængsredskaber med totalvægt, der overstiger 4.000 kg, betales udligningsafgift efter § 4, stk. 1, II, B.

Af hensyn til beregning af korrekt vægt- og udligningsafgift skal der ved registrering af alle køretøjer angives, hvilken drivkraft køretøjet er indrettet til at anvende, jf. vægtafgiftslovens § 9, stk. 1. For forskellige typer påhængskøretøjer, der ikke har en selvstændig drivkraft, men skal fremføres af et andet køretøj, er det drivkraften for det trækkende køretøj, der skal angives. Påhængskøretøjet skal herefter fremføres af et køretøj med det angivne drivmiddel.

2.4.2. Lovforslaget

Det foreslås, at påhængs- og sættevogne til personbefordring, med en egenvægt på over 2.000 kg, som omfattes af vægtafgiftslovens § 3, stk. 1, A, undtages fra krav om betaling af udligningsafgift. Det foreslås desuden, at påhængsvogne til godstransport med en totalvægt fra og med 3.001 kg til og med 3.500 kg og påhængsredskaber med en tilladt totalvægt fra og med 3.001 kg til og med 4.000 kg ligeledes undtages fra krav om betaling af udligningsafgift.

I forlængelse heraf foreslås det, at alle påhængs- og sættevogne til personbefordring, campingvogne og påhængsvogne til godstransport samt påhængsredskaber med en tilladt totalvægt på indtil 4.000 kg undtages fra krav om angivelse af drivmiddel ved registrering.

Baggrunden for at undtage disse typer påhængskøretøjer for registrering af drivmiddel og betaling af udligningsafgift er at forenkle reglerne for registrering og anvendelse af påhængskøretøjer. Påhængskøretøjer anvendes ofte med forskellige trækkende køretøjer, som har varierende drivmidler. Der er derfor tale om en u hensigtsmæssig administrativ byrde for ejere og brugere af påhængskøretøjer, at registrerede oplysninger om drivmiddel for påhængskøretøjer skal ændres, hvis de skal fremføres af et køretøj med et andet drivmiddel end det på forhånd registrerede. Det er særligt u hensigtsmæssigt, at drivmiddel skal angives for køretøjer, hvoraf der uanset angivelsen ikke skal betale udligningsafgift.

2.5. Undtagelse for deltidsbrandmænds køb af dagsbeviser

2.5.1. Gældende ret

Efter gældende ret er det muligt at købe dagsbeviser til privat kørsel i biler med tilladt totalvægt på indtil 4 t, der er registreret til udelukkende erhvervsmæssig brug, jf. vægtafgiftslovens § 4, stk. 9. Der kan købes indtil 20 dagsbeviser pr. køretøj pr. kalenderår. Dagsbeviset skal købes forud for kørslen og medbringes under kørslen, så beviset kan fremvises for politiet eller Skatteforvaltningen

ved kontrol.

2.5.2. Lovforslaget

Det foreslås at ændre vægtafgiftslovens § 4, stk. 9, så deltidsbrandmænd m.v., der tilkaldes til udrykningskørsel, bliver undtaget fra kravet om, at dagsbeviser skal købes forud for kørslen og medbringes under kørslen. Det foreslås, at dagsbeviset i stedet skal kunne købes efter en udrykningskørsel. Der vil fortsat kun kunne købes indtil 20 dagsbeviser pr. køretøj pr. kalenderår.

Baggrunden for det foreslåede er, at ansatte, der fungerer som deltidsbrandmænd m.v., risikerer at blive tilkaldt til udrykningskørsel under udførelse af deres normale hverv. Hvis de som led i deres normale hverv anvender en firmabil, som er registreret til udelukkende erhvervsmæssig anvendelse (gulpladebiler), har de typisk ikke tid til at skifte til egen bil i tilfælde af udrykning. Ligeledes er der ikke nødvendigvis tid til at købe et dagsbevis til privatkørsel i en akut situation, hvor der er tale om tilkald til udrykningskørsel.

I tilfælde, hvor der er tale om kørsel med henblik på at komme frem til en udrykning, vil deltidsbrandmænd m.v. efter det foreslåede kunne købe dagsbevis, efter den private kørsel er foretaget. Dagsbeviset vil i stedet skulle købes uden ugrundet ophold efter udrykningskørslen, og det vil afhænge af de konkrete omstændigheder, hvorvidt købet er rettidigt. Det vil almindeligvis blive anset for at være rettidigt, hvis købet foretages inden for nogle dage efter udrykningskørslen. Det vil i disse situationer skulle kunne dokumenteres, at der var tale om kørsel i forbindelse med udrykning.

Det foreslåede vil muliggøre en hensigtsmæssig løsning i forhold til at udføre en samfundsmæssig relevant opgave, så deltidsbrandmænd m.v. kan komme frem til udrykningskørsel uden unødigt ophold i form af først at skulle købe et dagsbevis eller returnere til arbejdspladsen og skifte til privatbil.

2.6. Flytning af regler om kombineret transport til lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v.

2.6.1. Gældende ret

Efter gældende ret ydes der refusion af vægtafgift for lastmotorkøretøjer, der anvendes til kombineret transport på landevej og med jernbane i Danmark eller en anden medlemsstat i EU. Reglerne er fastsat i § 11 i bekendtgørelse nr. 1570 af 20. december 2017 om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. og følger af en bemyndigelsesbestemmelse, der fremgik af § 17, stk. 2, i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., før bestemmelsen ved en fejl blev ophævet ved § 30, nr. 4, i lov nr. 1532 af 27. december 2014.

Der ydes således en refusion af afgiften pr. påbegyndt døgn, køretøjet transporteres ad jernbane, jf. § 11, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 1570 af 20. december 2017 om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. Der tages udgangspunkt i sædvanlige køreplaner ved vurdering af, hvilke døgn der omfattes. Samtidig ydes der inden for et døgn kun refusion for ét døgn transport, selv om flere kombinerede transporter foretages samme døgn. Refusionen pr. døgn udgør 20 kr. for lastvogne, 10 kr. for påhængsvogne og 30 kr. for biler til sættevogne, men kan for et kvartal samlet set ikke overstige den vægtafgift, der er betalt for dette kvartal.

Virksomheder, der ejer køretøjer, som er anvendt til kombineret transport, skal inden 14 dage efter finansårets udløb indsende dokumentation for transporterne til Dansk Transport & Logistik, som udregner refusionens størrelse og afgiver indstilling om beløbets udbetaling, jf. vægtafgiftslovens § 11, stk. 3.

2.6.2. Lovforslaget

Det foreslås, at reglerne om refusion af vægtafgift i forbindelse med kombinerede transporter flyttes fra bekendtgørelse nr. 1570 af 20. december 2017 om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. til lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. § 17. Ændringen sker på baggrund af den fejlagtige ophævelse af bemyndigelsesbestemmelsen i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., og på baggrund af en åbningsskrivelse fra EU-Kommissionen, som mener, at Danmark ikke har implementeret Rådets direktiv 92/106/EØF om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne tilstrækkelig præcist.

Efter det foreslåede stk. 1 vil der skulle ydes refusion af en del af vægtafgiften for lastvogne, påhængsvogne og sættevogne, som i løbet af året er blevet anvendt til kombineret transport.

I stk. 2 foreslås det defineret, at som kombineret transport forstås transporter af varer mellem EU-lande, når transportens indledende eller afsluttende strækning tilbagelægges ad vej, mens der til den resterende del af strækningen anvendes jernbane, indre vandveje eller søvejen. For at transporten omfattes af reglerne for kombineret transport, skal transporten ad jernbane, sø- eller vandvej dog udgøre mindst 100 km i en lige linje. Herudover skal transporten ad vej opfylde en betingelse om, at vejtransporten sker mellem det sted, hvor varerne læsses, og den indladningsbanegård, der ligger nærmest, eller mellem den udladningsbanegård, der ligger nærmest, og det sted, hvor varerne skal lods, eller inden for en radius af 150 km fra laste- eller lodsehavnen. Der er tale om en præcisering i forhold til de hidtidige regler i bekendtgørelsen.

I stk. 3 foreslås det præciseret, at refusion vil kunne ydes til de virksomheder, der har foretaget transporter af varer, som omfattes af definitionen af kombineret transport. For at få refunderet afgift, forudsættes det, at køretøjerne, der anmodes om afgiftsrefusion for, ejes eller benyttes af virksomheden, og at virksomheden derved har indbetalt vægtafgift for disse køretøjer.

I stk. 4 foreslås, at der vil kunne ydes afgiftsrefusion for hvert påbegyndt døgn, som et køretøj har været anvendt til kombineret transport. Selv om flere kombinerede transporter foretages med ét køretøj inden for samme døgn, vil der kun kunne ydes refusion for ét døgn. Ved opgørelse af, hvor mange døgn der er foretaget kombineret transport, henses til sædvanlige køre- og sejlplaner. Afgiften vil skulle refunderes pr. døgn med 20 kr. for lastvogne, med 10 kr. for påhængsvogne og med 30 kr. for en bil til sættevogn. Det vil dog ikke være muligt at få refunderet mere i afgift inden for et kvartal, end der faktisk er indbetalt for det pågældende køretøj i denne periode.

I stk. 5 foreslås, at opgørelse af refusionsbeløbet vil skulle ske årligt. Virksomhederne vil inden 14 dage efter kalenderårets udløb skulle indsende dokumentation for de gennemførte kombinerede transporter samt dokumentation for betaling af vægtafgift til Skatteforvaltningen. Skatteforvaltningen vil skulle foretage en opgørelse af, hvilke refusionsbeløb virksomhederne er berettiget til og forestå udbetaling heraf.

2.7. Afgiftsfritagelse for køretøjer, der anvendes til afprøvning af udstyr

2.7.1. Gældende ret

Efter gældende ret kan køretøjer fritages for registreringsafgift efter registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 16, når en virksomhed anskaffer køretøjerne med henblik på afprøvning af komponenter, som virksomheden fremstiller til køretøjer. Afgiftsfritagelsen gælder kun for afprøvning af komponenter, der indgår som en bestanddel af motorkøretøjer, f.eks. motorer, karrosseri og dele hertil. Udstyr, der ikke anses som en bestanddel af køretøjer, er ikke omfattet af afgiftsfritagelsen. Afgiftsfritagelsen gælder derfor ikke afprøvning af udstyr som f.eks. lydudstyr, der ikke anses som en bestanddel af motorkøretøjer.

2.7.2. Lovforslaget

Det foreslås, at virksomheder, der fremstiller udstyr til køretøjer, f.eks. særligt lydudstyr, også får mulighed for at anskaffe motorkøretøjer fritaget for registreringsafgift, når køretøjerne udelukkende skal anvendes til afprøvning af det fremstillede udstyr. Fremstillere af udstyr, der kræver afprøvning og tilpasning i køretøjer, vil efter de foreslåede ændringer blive ligestillet med virksomheder, der fremstiller komponenter til motorkøretøjer.

Rækkevidden af begrebet komponenter i registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 16, har ikke fulgt udviklingen på motorområdet og er ikke længere tidssvarende. Virksomheder, der fremstiller nyere typer af dele til motorkøretøjer, kan således ikke anskaffe motorkøretøjer uden registreringsafgift til brug for afprøvning af disse dele. Det foreslåede skal derfor sikre, at virksomheder, der fremstiller udstyr til motorkøretøjer, vil få samme muligheder for at anskaffe et afgiftsfrit motorkøretøj til brug for afprøvning af udstyret som virksomheder, der fremstiller og afprøver komponenter.

Det foreslås, at det omfattede udstyr er udstyr, som er fremstillet til brug i motorkøretøjer, og som integreres heri, f.eks. lydudstyr og sikkerhedsudstyr, og som det er nødvendigt at afprøve og tilrette i det anskaffede køretøj. Udstyr, der har karakter af løsdele, og udstyr, som ikke er nødvendigt at afprøve i det faktiske køretøj, vil ikke være omfattet af den foreslåede afgiftsfritagelse.

2.8. Undtagelse for genopbyggede biler fra nye regler om brændstoffillæg

2.8.1. Gældende ret

Efter gældende ret skal der betales registreringsafgift på ny for motorkøretøjer, som genopbygges efter at have været ødelagt ved f.eks. færdselsuheld, jf. registreringsafgiftslovens § 7, stk. 1. Det er dog en forudsætning, at udgiften til udbedring af skaden overstiger en vis procentdel af køretøjets handelsværdi før skaden. For personbiler er grænsen 65 pct. i 2018 og 70 pct. i 2019, jf. § 7, stk. 1 og 7, og for varebiler er grænsen henholdsvis 80 eller 90 pct. afhængig af varebilen. I henhold til § 7, stk. 1, beregnes afgiften for det genopbyggede køretøj som et nyt køretøj, hvilket for personbiler sker efter § 4 og for varebiler sker efter § 5.

Ved beregningen af registreringsafgiften gives der et fradrag i afgiften på baggrund af bilens energieffektivitet, jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 2 og § 5, stk. 4. For benzindrevne personbiler udgør fradraget 4.000 kr. for hver kilometer, som køretøjet tilbagelægger ud over 20 km pr. liter brændstof. For dieseldrevne personbiler gælder samme satser, men grænsen er 22 km pr. liter brændstof. Efter § 4 stk. 3, og § 5, stk. 5, gives et tillæg til registreringsafgiften på baggrund af

bilens energieffektivitet. For benzindrevne personbiler udgør tillægget 6.000 kr. for hver kilometer, som køretøjet tilbagelægger mindre end 20 km pr. liter brændstof. For dieseldrevne personbiler gælder samme satser, men grænsen er 22 km pr. liter brændstof.

Satserne for tillæg og fradrag samt kilometergrænserne blev forhøjet ved lov nr. 1195 af 14. november 2017 med virkning for biler, der anmeldes til registrering fra den 3 oktober 2017.

2.8.2. Lovforslaget

Det foreslås, at køretøjer, der genopbygges efter at være ødelagt ved f.eks. færdselsuheld, og som følge heraf skal afgiftsberigtiges på ny, fritages for de skærpede regler for tillæg og fradrag for energieffektivitet, der blev indført ved lov nr. 1195 af 14. november 2017. Tillæg og fradrag i registreringsafgiften vil herefter skulle gives for personbiler efter reglerne i registreringsafgiftslovens § 4, stk. 2-4, og for varebiler efter reglerne i § 5, stk. 4-6, jf. lovbekendtgørelse nr. 1062 af 7. september 2017.

De skærpede regler har til formål at påvirke borgernes adfærd, så der anskaffes mere energieffektive biler. Det var dog ikke hensigten at forhøje registreringsafgiften for bl.a. veteranbiler og genopbyggede biler, men ved lovændringen blev kun veteranbiler friholdt fra stramningen.

Det foreslåede vil medføre, at beregning af registreringsafgift for genopbyggede biler fremover vil ske efter de regler og med de satser, der fremgår af lovbekendtgørelse nr. 1062 af 7. september 2017. Fradraget vil herefter udgøre 4.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger ud over 16 km pr. liter brændstof for benzindrevne personbiler og ud over 18 km pr. liter brændstof for dieseldrevne personbiler. Tillæg for lav energieffektivitet vil herefter udgøre 1.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger mindre end 16 km pr. liter brændstof for benzindrevne personbiler og mindre end 18 km pr. liter brændstof for dieseldrevne personbiler.

Forslaget gælder dog kun for køretøjer, som er registreret første gang i Danmark senest den 2. oktober 2017. Disse køretøjer er oprindeligt afgiftsberigtiget efter tidligere gældende regler for tillæg og fradrag. Med det foreslåede vil ny afgiftsberigtigelse skulle ske efter de regler, som var gældende forud for skærpelsen indført med lov nr. 1195 af 14. november 2017. Det vil således blive sikret, at ældre genopbyggede biler ikke rammes utilsigtet hårdt af de skærpede regler.

Derimod vil køretøjer, som er registreret første gang i Danmark fra den 3. oktober 2017, fortsat skulle anvende de gældende regler for tillæg og fradrag, som også er lagt til grund ved den oprindelige afgiftsberigtigelse.

Det foreslåede vil få virkning med tilbagevirkende kraft fra og med den 3. oktober 2017. Det vil medføre, at køretøjer, der fra og med den 3. oktober 2017 til og med den 31. december 2018 er genopbygget og afgiftsberigtiget efter de hidtil gældende regler, også omfattes af de foreslåede lempeligere afgiftsregler. Forskelsbeløbet, der følger af genberegning af afgiften, vil blive tilbagebetalt til den, der har afgiftsberigtiget køretøjet.

2.9. Afvisning af anmodning om eksportgodtgørelse ved tinglyste rettigheder over køretøj

2.9.1. *Gældende ret*

En ejer af et køretøj kan efter anmodning få godtgjort en del af registreringsafgiften ved eksport af et køretøj til varig brug i et andet land, såkaldt eksportgodtgørelse.

Efter gældende ret kan Skatteforvaltningen stille en sådan anmodning om eksportgodtgørelse i bero på anmodningstidspunktet, hvis der i Bilbogen er tinglyst pant, udlæg eller ejendomsforbehold i køretøjet, jf. registreringsafgiftslovens § 7 c, stk. 3. Skatteforvaltningen kan således undlade at realitetsbehandle en anmodning, indtil det dokumenteres, at den tinglyste rettighed over køretøjet er aflyst.

Ved anmodning om godtgørelse for køretøjer, som er over 10 år gamle, og for andre køretøjer som Skatteforvaltningen bestemmer, skal der afleveres en synsrapport om køretøjets stand, jf. registreringsafgiftslovens § 7 c, stk. 1. Da synsrapporten indgår i værdifastsættelsen af køretøjet og den beregnede godtgørelse, må synsrapporten ikke være mere end fire uger gammel regnet fra anmodningens indgivelse, da denne skal afspejle bilens aktuelle tilstand.

2.9.2. *Lovforslaget*

Det foreslås at ændre registreringsafgiftslovens § 7 c, stk. 3, så Skatteforvaltningen vil kunne afvise en anmodning om eksportgodtgørelse, hvis det konstateres, at der i Bilbogen er tinglyst pant, udlæg eller ejendomsforbehold i køretøjet. Når den tinglyste rettighed er aflyst, kan der anmodes om godtgørelse på ny.

Baggrunden for det foreslåede er bl.a., at den synsrapport om køretøjets stand, der skal afleveres for køretøjer, som er over 10 år gamle, og for de køretøjer, som Skatteforvaltningen i øvrigt bestemmer, indgår ved fastsættelse af køretøjets afgiftspligtige værdi. Synsrapporten må derfor ikke være mere end fire uger gammel på tidspunktet for anmodningens indgivelse, da den herefter ikke vurderes at give et retvisende billede af køretøjets stand og dermed dets værdi. Da synsrapportens gyldighed regnes fra anmodningstidspunktet, vil den således stadig være gyldig, når berostillelsen ophører, selv om køretøjet kan være væsentligt forringet i den mellemliggende periode.

Efter de gældende regler er der således risiko for, at der udbetales for meget i eksportgodtgørelse i forhold til bilens værdi på udførselstidspunktet på grund af en forældet synsrapport, som indgår i værdifastsættelsen af køretøjet. Desuden medfører de gældende regler unødigt sagsbehandling hos Skatteforvaltningen, da sagerne i forbindelse med berostillelse forbliver åbne.

Det foreslåede vil medføre, at Skatteforvaltningen vil kunne afvise anmodninger om godtgørelse, når der er tinglyst rettigheder i køretøjer. Dette vil medføre en administrativ lettelse for Skatteforvaltningen. Samtidig sikres det, at forældede synsrapporter ikke vil blive lagt til grund for værdifastsættelser af køretøjer, og at beregning af eksportgodtgørelse derfor vil ske på et mere retvisende grundlag.

2.10. *Skærpet vurdering ved anmodning om registrering efter registreringsafgiftsloven*

2.10.1. *Gældende ret*

Efter gældende ret kan en virksomhed registreres som såkaldt selvanmelder efter registreringsafgiftslovens § 15, hvis virksomheden opfylder en række betingelser. Virksomheden

må bl.a. ikke have gæld til staten og skal stille en sikkerhed på mindst 500.000 kr.

Skatteforvaltningen kan dog fastsætte en højere sikkerhedsstillelse som følge af virksomhedens årlige eller forventede årlige afgiftstilsvær samt øvrige risikofaktorer, jf. registreringsafgiftslovens § 15, stk. 2.

Ved registrering får virksomheden adgang til selv at angive afgift og godtgørelse for køretøjer, jf. registreringsafgiftslovens § 16, stk. 1 og 2. For selvanmeldere afregnes afgiftstilsvær månedligt, og registrerede virksomheder opnår dermed både en administrativ fordel og en likviditetsfordel. Skatteforvaltningen opnår en administrativ fordel, men påtager sig samtidig en vis risiko.

En virksomhed kan dog ikke registreres, eller en registrering kan bringes til ophør, hvis virksomheden, herunder virksomhedens ejer ved en personligt drevet virksomhed, tidligere har handlet på en måde, så det er nærliggende at antage, at virksomheden ikke vil overholde vilkårene for registreringsordningen, jf. registreringsafgiftslovens § 15, stk. 4. Det kan f.eks. være tilfældet, hvis virksomheden eller den personlige ejer tidligere har påført staten tab.

2.10.2. Lovforslaget

Det foreslås at ændre registreringsafgiftslovens § 15, stk. 4, så Skatteforvaltningen ved behandling af en anmodning om registrering får mulighed for at afvise en virksomhed fra ordningen på baggrund af tidligere handlinger, som en udvidet personkreds har foretaget. Det foreslås konkret, at der ved vurdering, af om en virksomhed kan registreres, vil kunne inddrages oplysninger om tidligere handlinger, som virksomhedens ejer, bestyrelse, direktion eller anden ledelse har foretaget. Skatteforvaltningen vil således efter det foreslåede kunne nægte registrering, hvis det er nærliggende at antage, at virksomheden, som følge af tidligere handlinger som den udvidede personkreds tidligere har foretaget, ikke vil overholde vilkårene for registreringsordningen.

Efter gældende ret kan Skatteforvaltningen kun foretage vurderingen for den konkrete virksomhed eller den personlige ejer, hvis der er tale om en personlig drevet virksomhed. Denne begrænsede personkreds betyder, at fysiske og juridiske personer, som tidligere har været involveret i virksomheder, der har udvist utilbørlig adfærd, og som kan have påført staten et tab, blot kan anmode om registrering for et nyt selskab, uden at Skatteforvaltningen har hjemmel til at afslå en sådan anmodning.

Med den foreslåede ændring kan Skatteforvaltningen foretage en konkret vurdering af, om virksomheden eller virksomhedens ledelse tidligere har handlet på en måde, som gør, at virksomheden må formodes ikke at ville overholde vilkårene for registreringsordningen. I disse tilfælde vil Skatteforvaltningen kunne afslå virksomhedens anmodning om registrering. Som vejledende eksempel kan nævnes en virksomhed, som flere gange inden for de seneste år har angivet skatter og afgifter urigtigt eller undladt at betale skatter og afgifter rettidigt. Skatteforvaltningen vil derfor kunne afslå en anmodning om registrering fra en virksomhed, hvor ejeren, bestyrelsen, direktion eller anden ledelse har været involveret i en sådan virksomhed. Der foreslås ikke ændringer i omfanget af den vurdering, som Skatteforvaltningen foretager, men udelukkende på hvilken personkreds, der kan indgå i vurderingen. Det vil bero på et skøn fra sag til sag, om forholdet indebærer, at det er nærliggende at antage, at vilkårene for registreringsordningen

ikke vil blive overholdt.

Den foreslåede ændring, som medfører en udvidet personkreds er tilnærmelsesvist tilsvarende den personkreds, som nævnes i opkrævningslovens § 11, stk. 2, om sikkerhedsstillelse ved registrering af virksomheder. Af opkrævningsloven fremgår, at en virksomhed ved registrering kan pålægges at stille sikkerhed, hvis en fysisk eller juridisk person, som er ejer af virksomheden, reelt driver virksomheden, er medlem af virksomhedens bestyrelse eller direktion eller er filialbestyrer i virksomheden, er eller inden for de seneste 5 år har været ejer af eller medlem af bestyrelsen eller direktionen eller har været filialbestyrer i en anden virksomhed, der har påført staten et samlet tab som følge af konkurs eller anden insolvens eller har skabt en usikret restance til Skatteforvaltningen på mere end 50.000 kr. vedrørende skatter og afgifter m.v., der opkræves efter opkrævningsloven, eller personskatter og bidrag, herunder restskat, der hidrører fra driften af den anden virksomhed. Sikkerheden skal dog kun stilles, når det efter et konkret skøn vurderes, at virksomhedens drift indebærer en nærliggende risiko for tab for staten.

Det bemærkes, at det ikke er et krav, at en virksomhed, som administrerer og betaler registreringsafgift, skal registreres som selvanmelder. Det vil typisk være større virksomheder, som vælger at lade sig registrere som selvanmeldere, da ordningen, udover krav om sikkerhedsstillelse, også medfører visse administrative byrder. For en mindre virksomhed kan det derfor være en fordel at undlade registrering, da en del likviditet dermed frigøres. En virksomhed, som ikke er registreret som selvanmelder, vil dog ikke kunne opnå de administrative og likviditetsmæssige fordele, der følger af selv at kunne angive afgift og godtgørelse heraf for køretøjer.

2.11. Ophævelse af pvc-afgiften

2.11.1. Gældende ret

Efter gældende ret betales der afgift af varer med indhold af polyvinylchlorid (pvc) eller med indhold af polyvinylchlorid og estere af o-ftalater (ftalater), der er nævnt i bilag 1 til pvc-afgiftsloven, jf. lovens § 1, stk. 1. Bilaget omfatter bl.a. bløde rør og slanger, gulvbelægningsmaterialer, selvklæbende folier, handsker, presenninger og tagrender.

2.11.2. Lovforslaget

Det foreslås at ophæve pvc-afgiftsloven, da afgiften ikke længere vurderes at have nogen nævneværdig adfærdsregulerende effekt på sundhed og miljø. Dette skyldes, at afgiften ikke giver incitament til at mindske (i stedet for at fjerne) indholdet af ftalater i et afgiftspligtigt produkt eller til at anvende mindre skadelige ftalater, da afgiften er den samme uanset koncentrationen og typen af ftalater, der anvendes i et produkt. Dertil kommer, at behovet for pvc-afgiften er aftaget med årene i takt med en faldende anvendelse af særligt fire problematiske ftalater. Det skyldes blandt andet, at flere af ftalaterne er blevet klassificeret af EU som farlige for reproduktionen samt anden EU-regulering. Det vurderes, at Danmark er det eneste EU-land, der har afgift på pvc.

Der er derudover store administrative byrder for virksomhederne med håndteringen af afgiften, som ikke står mål med afgiftens begrænsede provenu.

2.12. Ophævelse af lov om tilskud til visse miljøvenlige lastbiler

2.12.1. Gældende ret

Efter gældende ret ydes der tilskud til køb af miljøvenlige lastbiler, der er registreret første gang i Danmark eller udlandet i perioden fra den 15. november 2000 til og med den 30. september 2001, jf. lov om tilskud til visse miljøvenlige lastbiler § 1. Tilskuddet udgør 10.000 kr., jf. lov om tilskud til visse miljøvenlige lastbiler § 3.

2.12.2. Lovforslaget

Det foreslås, at lov om tilskud til visse miljøvenlige lastbiler ophæves. Loven gælder kun for lastbiler, der er registreret for første gang for flere år siden. Loven bliver ikke længere anvendt og har i praksis ikke længere relevant indhold. Bekendtgørelse nr. 521 af 25. juni 2002 om ikrafttræden af lov nr. 1302 af 20. december 2000 om tilskud til visse miljøvenlige lastbiler og fastsættelse af 1. registreringsdato for miljøvenlige lastbiler, der kan få tilskud, der regulerer tilskuddet i et vist omfang, vil bortfalde som følge af en ophævelse af lov om tilskud til visse miljøvenlige lastbiler.

2.13. Udskydelse af tidspunkt for anvendelse af standardformularer ved leasing

2.13.1. Gældende ret

Efter gældende ret kan leasingvirksomheder efter ansøgning anvende reglerne om betaling af forholdsmæssig registreringsafgift for køretøjer, der i en begrænset periode stilles til rådighed for en leasingtager, jf. registreringsafgiftslovens § 3 b. En forudsætning for anvendelse af reglerne er, at den skriftlige aftale, der skal ligge til grund for leasingforholdet for at opnå tilladelse til betaling af forholdsmæssig registreringsafgift, opfylder en række indholdsmæssige og formelle krav. Dette skal sikre, at Skatteforvaltningen kan behandle ansøgningen på et fyldestgørende grundlag. Samtidig skal oplysningskravene sikre, at leasingaftalen indeholder oplysninger, som er nødvendige for Skatteforvaltningens efterfølgende kontrol.

Leasingvirksomheder kan registreres hos Skatteforvaltningen med den virkning, at virksomheden under nærmere betingelser får mulighed for selv at angive forholdsmæssig registreringsafgift for leasingkøretøjer uden en forudgående godkendelse af den enkelte leasingaftale hos Skatteforvaltningen. Denne selvangiverordning omfatter dog alene afgiftsangivelser for leasingkøretøjer, der er omfattet af en leasingaftale, hvis vilkår er identiske med en standardaftale, som er forhåndsgodkendt af Skatteforvaltningen.

Ved lov nr. 1195 af 14. november 2017 blev der i registreringsafgiftslovens § 3 b indsat en bestemmelse om, at Skatteforvaltningen offentliggør standardformularer til brug for indgåelse af leasingaftaler. For virksomheder hjemmehørende i Danmark er det herefter et krav for opnåelse af tilladelse til afregning af forholdsmæssig registreringsafgift, at standardformularerne anvendes ved indgåelse af leasingaftaler. Skatteforvaltningen offentliggør standardformularerne senest den 1. januar 2019, og de skal anvendes af leasingvirksomhederne senest én måned fra offentliggørelsestidspunktet, dog senest fra den 1. februar 2019.

2.13.2. Lovforslaget

Det foreslås at ændre ikrafttrædelsesbestemmelsen i lov nr. 1195 af 14. november 2017, så tidspunktet for Skatteforvaltningens seneste offentliggørelse af standardformularer udskydes til den 1. januar 2020. Det foreslås samtidig at udskyde tidspunktet for, hvornår leasingvirksomhederne skal anvende de offentliggjorte standardformularerne til seks måneder fra offentliggørelsestidspunktet af standardformularerne. Det endelige tidspunkt for

leasingvirksomhedernes anvendelse af standardformularerne foreslås derfor udsat til den 1. juli 2020.

I forbindelse med udarbejdelse af standardformularer har det vist sig vanskeligt, at udarbejde standardformularerne, så de kan anses som ”forhåndsgodkendt”. For at opnå dette mål, vil standardformularer umiddelbar skulle udarbejdes i en sådan detaljeringsgrad, at de vil være begrænsende for den frie konkurrence og aftalefriheden mellem leasinggiver og leasingtager. På denne baggrund er det besluttet at inddrage udredningen af standardformularerne i efterårets evaluering af de ændringer på leasingområdet, der blev gennemført ved lov nr. 1195 af 14. november 2017. Af hensyn til dette evalueringsarbejde og de efterfølgende politiske drøftelser, foreslås fristerne for offentliggørelse og anvendelse af standardformularerne udskudt.

Med forslaget sikres det, at der er tid til at afklare de udfordringer, der har vist sig ved udarbejdelse af standardformularerne, herunder i hvilket omfang standardformularer vil kunne anvendes.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

3.1. Afskaffelse af afgift på pvc-folier og afgift på pvc

Forslagene skønnes at medføre et varigt mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd på ca. 20 mio. kr., jf. tabel 1.

Tabel 1. Provenumæssige konsekvenser af ophævelse af afgift på pvc-folier og afgift på pvc

Mio. kr. (2018-niveau)	Varig virkning	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Finansår 2019
Umiddelbart mindreprovenu	20	25	25	25	25	25	25	20	25
Mindreprovenu efter tilbageløb	20	25	25	25	25	25	25	20	25
Mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd	20	25	25	25	25	25	25	20	25

3.2. Indførelse af bagatelgrænser

Forslaget skønnes at medføre et varigt mindreprovenu på ca. 5 mio. kr., jf. tabel 2

Tabel 2. Provenumæssige konsekvenser af indførelse af bagatelgrænser

Mio. kr. (2018-niveau)	Varig virkning	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Finansår 2019
Umiddelbart mindreprovenu	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Mindreprovenu efter tilbageløb	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd	5	5	5	5	5	5	5	5	5

3.3. Bemyndigelse til fastsættelse af regler om terminaladgang til oplysninger i Køretøjsregisteret

Omkostninger til etablering af terminaladgangen fra Skatteforvaltningen til DFIM betales af DFIM direkte til Skatteforvaltningens it-leverandør. Forslaget vurderes derfor ikke at medføre økonomiske

konsekvenser for det offentlige.

3.4. Ændring af regler for udligningsafgift for visse påhængskøretøjer

Forslaget skønnes at medføre et ikke nævneværdigt mindreprovenu, da en række påhængskøretøjer undtages fra krav om betaling af udligningsafgift.

3.5. Undtagelse for deltidsbrandmænds køb af dagsbeviser

Forslaget skønnes ikke at medføre økonomiske konsekvenser for det offentlige.

3.6. Flytning af regler om kombineret transport til lov om vægtafgift

Forslaget skønnes ikke at medføre økonomiske konsekvenser for det offentlige.

3.7. Afgiftsfritagelse for køretøjer, der anvendes til afprøvning af udstyr

Forslaget skønnes at medføre et ikke nævneværdigt mindreprovenu.

3.8. Undtagelse for genopbyggede biler fra nye regler om brændstoffillæg

Forslaget skønnes at medføre et ikke nævneværdigt mindreprovenu.

3.9. Afvisning af anmodning om eksportgodtgørelse i tilfælde af tinglyste rettigheder over køretøj

Forslaget skønnes medføre et ikke nævneværdigt merprovenu.

3.10. Øvrige forslag

De øvrige forslag vurderes ikke at medføre økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

Forslagene skønnes at medføre begrænsede merudgifter til implementering og administration. De endelige udgiftsskøn konsolideres frem mod lovens fremsættelse.

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

4.1. Afskaffelse af afgift på pvc-folier og afgift på pvc

Forslagene skønnes at medføre positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet på ca. 25 mio. kr. årligt. Heraf vedrører ca. 10 mio. kr. pvc-folier til emballering af levnedsmidler, som overvejende anvendes af erhvervslivet, der således vil få gavn af størstedelen af lempelsen, mens ca. 15 mio. kr. vedrører pvc, hvor lempelsen forventes at blive overvæltet på forbrugerne.

Forslaget vurderes at medføre positive, men ikke nævneværdige, administrative konsekvenser for erhvervslivet, der som følge af forslaget ikke længere behøver at administrere og angive afgifterne.

Forslaget vedr. afskaffelse af afgift på pvc vurderes ... [AMVAB-måling i gang vedrørende vurdering af administrativ lettelse for erhvervslivet]

4.2. Indførelse af bagatelgrænser

Forslaget skønnes at medføre positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, der samlet udgør ca. 5 mio. kr. i 2019, da afgiftspligtige virksomheder, som bliver omfattet af bagatelgrænsen, vil kunne spare op til 10.000 kr.

Forslaget vurderes at medføre varige administrative lempelser for de berørte virksomheder på ca. 3 mio. kr. årligt, idet virksomhederne som følge af bagatelgrænsen vil kunne undlade at lade sig registrere for en given afgift. Virksomhederne undgår derfor løbende at foretage angivelser og afregning af afgifter.

4.3. Bemyndigelse til fastsættelse af regler om terminaladgang til oplysninger i Køretøjsregisteret

Forslaget skønnes ikke at medføre økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

Forslaget vurderes ikke at medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet, men den udvidede bemyndigelse til skatteministeren vil imødekomme de virksomheder, som har behov for terminaladgangen og oplysningerne.

4.4. Ændring af regler for udligningsafgift for visse påhængskøretøjer

Forslaget skønnes at medføre positive, men ikke nævneværdige, økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

Forslaget vurderes at medføre positive, men ikke nævneværdige, administrative konsekvenser for erhvervslivet, da påhængskøretøjerne vil kunne anvendes til forskellige trækkende køretøjer uanset drivmiddel og uden krav om, at virksomheden ændrer de registrerede oplysninger.

4.5. Flytning af regler om kombineret transport til lov om vægtafgift

Forslaget skønnes at medføre positive, men ikke nævneværdige, økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, da godtgørelsen også vil kunne tildeles for køretøjer, der ved kombineret transport anvender indre vandveje eller søveje.

Forslaget vurderes ikke at medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet.

4.6. Afgiftsfritagelse for køretøjer, der anvendes til afprøvning af udstyr

Forslaget skønnes at medføre positive, men ikke nævneværdige, økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, da virksomheder, som bliver omfattet af bestemmelsen, vil kunne anskaffe køretøjer uden registreringsafgift til brug for afprøvning af udstyr.

Forslaget vurderes at medføre positive, men ikke nævneværdige, administrative konsekvenser for erhvervslivet, da virksomheder, som bliver omfattet af bestemmelsen, vil kunne undlade at finde alternative muligheder for afprøvning af det fremstillede udstyr, f.eks. afprøvning i udlandet.

4.7. Undtagelse for genopbyggede biler fra nye regler om brændstoffillæg

Forslaget skønnes at medføre positive, men ikke nævneværdige, økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

Forslaget vurderes ikke at medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet.

4.8. Afvisning af anmodning om eksportgodtgørelse i tilfælde af tinglyste rettigheder over køretøj

Forslaget skønnes at medføre negative, men ikke nævneværdige, økonomiske konsekvenser for

erhvervslivet.

Forslaget vurderes at medføre negative, men ikke nævneværdige, administrative konsekvenser for erhvervslivet, som vil skulle anmode om eksportgodtgørelse igen, såfremt en anmodning om eksportgodtgørelse afvises som konsekvens af tinglyste rettigheder over køretøjet.

4.9. Skærpet vurdering ved anmodning om registrering efter registreringsafgiftsloven

Forslaget skønnes at medføre negative, men ikke nævneværdige, økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Virksomheder, som bliver nægtet registrering, vil således ikke få kredit for betaling af registreringsafgift, men vil i stedet skulle betale afgiften løbende.

Forslaget vurderes at medføre negative, men ikke nævneværdige, administrative konsekvenser for erhvervslivet. Virksomheder, der ønsker at deltage i ordningen for selvanmeldere, men som bliver nægtet registrering, vil som følge heraf skulle angive afgiften løbende og har ikke adgang til de øvrige administrative fordele, som ordningen medfører.

4.10. Øvrige forslag

De øvrige forslag vurderes ikke at medføre økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

5.1. Ændring af regler for udligningsafgift for visse påhængskøretøjer

Forslaget vurderes at medføre en administrativ byrdelettelse for ejere og brugere af påhængskøretøjer, da påhængskøretøjerne vil kunne anvendes med forskellige trækkende køretøjer uanset drivmiddel, og uden krav om at ejeren ændrer de registrerede oplysninger. Hertil kommer også, at ejere og brugere af påhængskøretøjet vil opnå en økonomisk besparelse, som følge af at de bliver undtaget fra krav om betaling af udligningsafgift.

5.2. Undtagelse for deltidsbrandmænds køb af dagsbeviser

Forslaget vurderes at medføre positive, men ikke nævneværdige, administrative konsekvenser for borgerne. Det foreslåede gør det muligt at anvende erhvervsmæssige gulpladebiler for deltidsbrandmænd, som har behov for at anvende køretøjet til en brandstation i forbindelse med udrykning, da dagsbevis for den private kørsel vil kunne købes efterfølgende.

5.3. Afvisning af anmodning om eksportgodtgørelse i tilfælde af tinglyste rettigheder over køretøj

Forslaget vurderes at medføre negative, men ikke nævneværdige, administrative konsekvenser for de borgere, som vil skulle anmode om eksportgodtgørelse igen, såfremt anmodning afvises som konsekvens af tinglyste rettigheder over køretøjet.

5.4. Øvrige forslag

De øvrige forslag vurderes ikke at medføre administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

6.1. Afskaffelse af afgift på pvc-folier

Forslaget vurderes at medføre negative, men ikke nævneværdige, miljømæssige konsekvenser.

Forslaget vurderes at medføre en begrænset forøgelse af anvendelsen af folier, der indeholder pvc. Anvendelse af pvc-folier sker oftest i professionelle køkkener, da de har brug for de indpakkingskvaliteter, som pvc-folier giver. Folier til husholdningsbrug indeholder oftest ikke pvc.

Håndteringen af pvc er problematisk i affaldshåndteringssystemet, da blød pvc generelt ikke kan genanvendes, og afbrænding af pvc medfører behov for øget røggasrensning. Affaldshåndteringen af pvc er dog afgiftsbelagt via afgiften på deponering af affald og forbrænding af affald. Der er derfor ikke behov for en særskilt afgift på pvc på grund af problemer i affaldshåndteringen.

Forslaget vurderes ikke at medføre negative sundhedsmæssige konsekvenser, da anvendelsen af pvc-folier er reguleret i EU-sammenhæng.

6.2. Indførelse af bagatelgrænser

Flere afgiftslove omfattet af forslaget om bagatelgrænser har et miljømæssigt hensyn. Det vurderes, at indførelse af bagatelgrænser vil have meget begrænsede miljømæssige konsekvenser. Da der er tale om en bagatelgrænse, vil der for storforbrugere stadig være et afgiftsdrovet incitament til at reducere omfanget af den miljøbelastende aktivitet.

6.3. Ophævelse af pvc-afgiften

Forslaget vurderes ikke at medføre nævneværdige miljømæssige konsekvenser. Pvc-afgiften mindsker alt andet lige forbruget af blød pvc, da afgiften giver incitament til at substituere pvc med andre ikke-afgiftspligtige materialer uden indhold af ftalater. En afskaffelse af pvc-afgiften vil således alt andet lige øge forbruget af blød pvc indeholdende ftalater.

Pvc-afgiften giver dog ikke incitament til at mindske indholdet af ftalater i et afgiftspligtigt produkt eller til at anvende mindre skadelige ftalater, da afgiften er den samme uanset koncentrationen af ftalater.

Det vurderes samlet, at behovet for afgiften med årene er blevet mindre på grund af en faldende anvendelse af de mest problematiske ftalater.

6.4. Øvrige forslag

De øvrige forslag vurderes ikke at medføre miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Loven notificeres i sin helhed som udkast i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1535 (informationsproceduredirektivet). Der er tale om en skattemæssig foranstaltning, hvorfor der ikke gælder nogen stand still-periode.

7.1. Indførelse af bagatelgrænser

Indførelsen af bagatelgrænser kan give anledning til spørgsmål om statsstøtte, jf. artikel 107, stk. 1, TEUF, idet de pågældende grænser alene kommer nogle virksomheder til gode, mens andre virksomheder forsat skal betale den fulde afgift. I den forbindelse bemærkes, at der ifølge EU-Domstolens faste praksis ikke eksisterer en nedre grænseværdi, hvorunder det kan antages, at samhandelen mellem medlemsstater ikke vil blive påvirket. Den omstændighed, at støtten er

forholdsvis ubetydelig, eller at de støttemodtagende virksomheder er af beskedent størrelse, udelukker således ikke på forhånd, at samhandelen mellem medlemsstaterne kan være påvirket, jf. fx sag C-518/13, Eventech. Det er dog kun foranstaltninger, der er "selektive" iht. artikel 107, stk. 1, TEUF, som kan udgøre statsstøtte. Efter EU-Domstolens praksis indebærer ordninger uanset, at de udgør en undtagelse fra det almindelige afgiftssystem, ikke selektiv statsstøtte, hvis undtagelsen er begrundet i den almindelige ordnings karakter eller generelle opbygning.

I Kommissionens meddelelse om begrebet statsstøtte i artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (2016/C 262/01) er det præciseret, hvornår dette kriterium - efter Kommissionens opfattelse - kan være opfyldt. Af meddelelsen fremgår bl.a., at betingelsen vil være opfyldt, hvis en "foranstaltning er direkte afledt af den almindelige ordnings iboende grundlæggende eller ledende principper, eller hvis den følger af indbyggede mekanismer, som er nødvendige for ordningens funktionsmåde og effektivitet". Kommissionen anfører endvidere, at en "mulig begrundelse kunne f.eks. støttes på hensynet til bekæmpelse af bedrageri eller skatteunddragelse, behovet for at tage hensyn til særlige regnskabsmæssige krav, administrative hensyn [...]".

Det vurderes på den baggrund, at de foreslåede bagatelgrænser kan begrundes i afgiftssystemets generelle karakter og opbygning, således at grænserne ikke udgør statsstøtte. Der lægges i den sammenhæng vægt på, at de gældende regler indebærer en række administrative byrder for erhvervslivet, som ikke umiddelbart står mål med det årlige mindreprovenu på ca. 5 mio. kr., når dette fordeles på ca. 1000 virksomheder, som forventes at blive omfattet af bagatelgrænserne. Der lægges endvidere vægt på, at skattemyndighederne vil kontrollere, at bagatelgrænserne overholdes med henblik på at sikre afgiftsordningernes generelle funktionsmåde og effektivitet.

7.2. Flytning af regler om kombineret transport til lov om vægtafgift

Reglerne om kombineret transport følger af Rådets direktiv 92/106/EØF om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne. Direktivet har været implementeret i dansk ret i ca. 26 år. EU-Kommissionen har i åbningsskrivelse nr. 2015/4185 af 15. februar 2017 bl.a. kritiseret, at Danmark ikke har implementeret direktivet tilstrækkeligt præcist i forhold til, hvem der er berettiget til den direktivbestemte afgiftsrefusion. Dette har dog ikke medført, at virksomheder ikke har kunnet modtage den direktivbestemte refusion af vægtafgift. Den foreslåede præcisering af, hvilke virksomheder og transportere der kan omfattes af reglerne om kombineret transport, skal sikre, at implementeringen af direktivet er tilstrækkelig præcis.

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 22. juni til den 3. august 2018 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

3F, 3F Privat Service, Hotel og Restauration, Advokatsamfundet, Affald Plus, Akademikerne, Aluminium Danmark, Andelsboligforeningernes Fællesrepræsentation, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, ARI, AutoBranchen Danmark, Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark, AutoCamperRådet, Biobrændselsforeningen, Blik- og Rørarbejderforbundet, borger- og retssikkerhedschefen i SKAT, Brancheforeningen for Decentral Kraftvarme, Brancheforeningen for Flaskegenbrug, Brancheforeningen for Husstandsvindmøller, Brancheforeningen for Skov, have og park forretninger, Brintbranchen, Bryggeriforeningen, Business Danmark, Børsmæglerforeningen,

Campingbranchen, Campingrådet, Carta, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, CEPOS, Cevea, DAKOFA, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Frie Autocampere, Danmarks Jordbrugsforskning, Danmarks Motor Union, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rejsebureau Forening, Danmarks Restauranter og Cafeer, Danmarks Skibskredit, Danmarks Skibskreditfond, Danmarks Vindmølleforening, Dansk Affaldsforening, Dansk Aktionærforening, Dansk AutoGenbrug, Dansk Automat Brancheforening, Dansk Automobil Sports Union, Dansk Automobilforhandler Forening, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Byggeri, Dansk Ejendomsmæglerforening, Dansk Elbil-alliance, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Fjernvarme, Dansk Gartneri, Dansk Gasteknisk Center, Dansk Landbrugsrådgivning, Dansk Lokalsyn, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Metal, Dansk Methanolforening, Dansk Musiker Forbund, Dansk Rejsebureau Forening, Dansk Retursystem A/S, Dansk Skovforening, Dansk Solcelleforening, Dansk Taxi Råd, Dansk Told- og Skatteforbund, Dansk Ungdoms Fællesråd, Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Biobrændsels- og Kulimportørers Association, Danske Boligadvokater, Danske Busvognmænd, Danske Halmleverandører, Danske Maritime, Danske Rederier, Danske Speditører, Danske Synsvirksomheder, DANVA, Datatilsynet, DBU, De Danske Bilimportører, De Samvirkende Købmænd, Den Danske Bilbranche, Det Centrale Handicapråd, Det Økologiske Råd, DI, DI Transport, Digitaliseringsstyrelsen, Eksportrådet, EmballageIndustrien, Energi Danmark, Energi- og Olieforum, Energiform Danmark, Energinet.dk, Energistyrelsen, Energitilsynet, ERFAgruppen-Bilsyn, Erhvervsstyrelsen – Team Effektiv Regulering, FDL - Frie danske lastbilvognmænd, FDM, Finans Danmark, Finans og Leasing, Finansforbundet, FOA, Forbrugerrådet Tænk, FORCE Technology, Forenede Danske Amerikanerbilklubber, Foreningen af Danske Skatteankenævn, Foreningen af Lystbådehavne i Danmark, Foreningen af Rådgivende Ingeniører, Foreningen Biogasbranchen, Foreningen Danske Kraftvarmeværker, Foreningen Danske Revisorer, Foreningen for Platformsøkonomi i Danmark, Forsikring & Pension, Forsikringsmæglerforeningen, Frie Funktionærer, FSE, FSR - danske revisorer, FTF, GAFSAM, Grafisk Arbejdsgiverforening, Greenpeace Danmark, HK-Kommunal, HK-Privat, HOFOR, HORESTA, IBIS, Ingeniørforeningen i Danmark, International Transport Danmark, Investering Danmark, Justitia, KL, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Kraka, Kræftens Bekæmpelse, Landbrug & Fødevarer, Landsforeningen for Bæredygtigt Landbrug, Landsforeningen Polio-, Trafik- og Ulykkesskadede, Landsskatteretten, Ledernes Hovedorganisation, LO, Lokale Pengeinstitutter, Maskinleverandørerne, Mellempfolkeligt Samvirke, Miljøstyrelsen, Mineralolie Brancheforeningen, Moderniseringsstyrelsen, Motorcykel Forhandler Foreningen, Motorcykel Importør foreningen, Motorhistorisk Samråd, Nasdaq OMX Copenhagen A/S, Nationalbanken, Nationalt Center for Miljø og Energi, Naturstyrelsen, Noah, Nordisk Folkecenter for Vedvarende Energi, Nærbutikkernes Landsforening, Nævnenes Hus, Olie Gas Danmark, Plastindustrien, Rejsearbejdere.dk, Rejsearrangører i Danmark, Restaurationsbranchen.dk, Sammenslutningen af Landbrugets Arbejdsgiverforeninger, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, Sammensluttede Danske Energiforbrugere, SEGES, Serviceforbundet, Sikkerhedsstyrelsen, SKAD - Autoskade- og Køretøjsopbyggerbranchen i Danmark, Skatteankestyrelsen, SMVdanmark, SRF Skattefaglig Forening, Søfartens Ledere, Søfartsstyrelsen, Vedvarende Energi, VELTEK, Vin og Spiritus Organisationen i Danmark, Vindmølleindustrien, VisitDenmark, WWF, Ældre Sagen, Økologisk Landsforening.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen nævneværdige økonomiske konsekvenser	<p>Forslagene vedrørende afskaffelse af afgift på pvc-folier og afgift på pvc skønnes at medføre et varigt mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd på ca. 20 mio. kr.</p> <p>Forslaget vedrørende bagatelgrænser skønnes at medføre et varigt mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd på ca. 5 mio. kr.</p> <p>Forslagets øvrige elementer vurderes ikke at medføre nævneværdige økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner.</p>
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Forslagene skønnes at medføre begrænsede merudgifter til implementering og administration. De endelige udgiftsskøn konsolideres frem mod lovens fremsættelse.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	<p>Forslagene vedrørende afskaffelse af afgift på pvc-folier og afgift på pvc skønnes at medføre en økonomisk lempelse for erhvervslivet på ca. 20 mio. kr. årligt.</p> <p>Forslaget vedrørende bagatelgrænser skønnes at medføre en økonomisk lempelse for erhvervslivet på ca. 5 mio. kr. årligt.</p>	Ingen nævneværdige økonomiske konsekvenser
Administrative konsekvenser	[Udestår]	Ingen nævneværdige

for erhvervslivet		administrative konsekvenser
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen nævneværdige administrative konsekvenser	Ingen nævneværdige administrative konsekvenser
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen nævneværdige
Forholdet til EU-retten	<p>Loven notificeres i sin helhed som udkast i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1535 (informationsproceduredirektivet). Der er tale om en skattemæssig foranstaltning, hvorfor der ikke gælder nogen stand still-periode.</p> <p>Reglerne om kombineret transport følger af Rådets direktiv 92/106/EØF, om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne. Direktivet har været implementeret i dansk ret i ca. 26 år. Kommissionen har i åbningskrivelse nr. 2015/4185 af 15. februar 2017 bl.a. kritiseret, at Danmark ikke har implementeret direktivet tilstrækkelig præcist i forhold til, hvem der er berettiget til den direktivbestemte afgiftsrefusion. Den foreslåede præcisering af hvilke virksomheder og transportere, der kan omfattes af reglerne om kombineret transport, skal sikre, at implementeringen af direktivet er tilstrækkelig præcis.</p>	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Efter gældende ret betales der en afgift på 20,35 kr. pr. kg af folier fremstillet af blød pvc til emballering af levnedsmidler, jf. emballageafgiftslovens § 2, d, stk. 1 og 2. Afgiftspligten omfatter folier fremstillet af blød pvc, der er egnet til emballering af levnedsmidler, dvs. indpakningsfilm, husholdningsfilm og lignende.

Det foreslås at ophæve emballageafgiftslovens § 2 d (afgiften på pvc-folier til levnedsmidler), da afgiften ikke længere vurderes at have nogen nævneværdig sundhedsmæssig effekt, idet anvendelsen af pvc-folier er reguleret i EU-sammenhæng. Forslaget vurderes at medføre en begrænset forøgelse af anvendelsen af folier, der indeholder pvc. Anvendelse af pvc-folier sker oftest i professionelle køkkener, da de har brug for de indpakningskvaliteter, som pvc-folier giver. Folier til husholdningsbrug indeholder oftest ikke pvc.

Håndteringen af pvc er problematisk i affaldshåndteringssystemet, da blød pvc generelt ikke kan genanvendes, og afbrænding af pvc medfører behov for øget røggasrensning. Affaldshåndteringen af pvc er dog afgiftsbelagt via afgiften på deponering af affald og forbrænding af affald. Der er derfor ikke behov for en særskilt afgift på pvc på grund af problemer i affaldshåndteringen.

Til nr. 2 og 3

Af emballageafgiftslovens § 3 fremgår, hvornår en person eller virksomhed er afgiftspligtig og skal registreres for betaling af afgifter efter loven. I bestemmelsen henvises der til de specifikke afgifter, som en virksomhed kan være afgiftspligtig efter.

Det foreslås at ophæve henvisningen i emballageafgiftslovens § 3, stk. 1 og 2, hvor der henvises til emballageafgiftslovens § 2 d. Ændringen er en konsekvensændring af, at emballageafgiftslovens § 2 d foreslås ophævet, jf. lovforslagets § 1, nr. 1.

Til nr. 4

Virksomheder, der fremstiller emballageafgiftspligtige varer, skal registreres som oplagshaver. Virksomheder, der driver mellemhandel med afgiftspligtige varer, eller som pakker eller aftapper visse afgiftspligtige varer, har tilsvarende mulighed for at lade sig registrere som oplagshaver. Registrerede oplagshavere skal efter udløbet af afgiftsperioden angive og afregne afgift af den mængde afgiftspligtige varer, som virksomheden har udleveret i perioden.

Det foreslås, at virksomheder, der fremstiller, driver mellemhandel med og pakker eller aftapper afgiftspligtige varer, kan undlade at lade sig registrere og indbetale afgift, hvis afgiften af den afgiftspligtige mængde ikke overstiger en bagatelgrænse på 10.000 kr. årligt. Forslaget omfatter således virksomheder, der kun i begrænset omfang fremstiller, driver mellemhandel med og pakker eller aftapper afgiftspligtige varer. Den årlige bagatelgrænse følger virksomhedens regnskabsår. For de virksomheder, der har et regnskabsår, som overstiger 12 måneder, regnes den årlige periode efter 12 på hinanden følgende måneder. Det kan f.eks. være tilfældet for et nystiftet selskabs første regnskabsår.

Formålet med forslaget er at ensrette og forenkle de administrative regler for registrering, da flere virksomheder kan undlade at lade sig registrere og afregne afgift.

Til nr. 5

Det fremgår af emballageafgiftslovens § 3 a, at en registreret virksomhed er berettiget til at modtage afgiftspligtige varer fra udlandet og fra andre registrerede oplagshavere, uden at afgiften skal afregnes. I bestemmelsen henvises der til de specifikke afgifter, som en virksomhed kan være afgiftspligtig efter.

Det foreslås at ophæve henvisningen i emballageafgiftslovens § 3 a, hvor der henvises til emballageafgiftslovens § 2 d. Ændringen er en konsekvensændring af, at emballageafgiftslovens § 2 foreslås ophævet, jf. lovforslagets § 1, nr. 1.

Til nr. 6

Virksomheder, der modtager emballageafgiftspligtige varer fra udlandet, skal anmeldes som

registreret varemottager. Efter udløbet af hver afgiftsperiode skal virksomheder angive og afregne afgift af den mængde afgiftspligtige varer, der er modtaget i perioden. En varemottager, der modtager afgiftspligtige varer, som svarer til en afgift på mindre end 5.000 kr. årligt, skal dog hverken registreres eller afregne afgift af de modtagne varer.

Det foreslås, at virksomheder, der modtager afgiftspligtige varer, skal kunne undlade at lade sig registrere og indbetale afgift, hvis afgiften af den afgiftspligtige mængde ikke overstiger en bagatelgrænse på 10.000 kr. årligt. Forslaget omfatter således virksomheder, der kun i begrænset omfang modtager afgiftspligtige varer. Den årlige bagatelgrænse følger virksomhedens regnskabsår.

Formålet med forslaget er at ensrette og forenkle de administrative regler for registrering, så flere virksomheder vil kunne undlade at lade sig registrere og afregne afgift.

Til nr. 7

Det fremgår af emballageafgiftslovens § 9, at virksomheder skal føre regnskab over fremstillingen af afgiftspligtige varer, tilgangen af uberigtigede varer og udleveringen af afgiftspligtige varer.

Det foreslås, at virksomheder omfattet af bagatelgrænsen løbende skal føre et regnskab, der viser, at mængden af afgiftspligtige varer svarer til en afgift, der ikke overstiger bagatelgrænsen på 10.000 kr. årligt. Regnskabet skal kunne fremvises for Skatteforvaltningen efter anmodning. Med ændringen vil det fremgå af loven, at virksomheder, der er omfattet af bagatelgrænsen, skal kunne dokumentere, at de er omfattet af bagatelgrænsen.

Til nr. 8

Af emballageafgiftslovens §§ 18, 18 a og 19 fremgår, hvornår en person eller virksomhed kan straffes efter loven. Straffebestemmelserne henviser blandt andet til regnskabsbestemmelserne i § 9, hvor virksomheder pålægges at føre regnskab over fremstillingen af afgiftspligtige varer, tilgangen af uberigtigede varer og udleveringen af afgiftspligtige varer.

Det foreslås at ændre henvisningen i lovens straffebestemmelser som følge af, at der foreslås at indsætte et nyt stk. 11 i § 9, jf. lovforslagets § 1, nr. 7. Efter forslaget vil virksomheder, der ikke overholder det foreslåede krav om at føre regnskab, kunne straffes med bøde.

Der henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger under afsnit 2.2.2 for uddybende bemærkninger om straf.

Til § 2

Til nr. 1-3

Virksomheder, der fremstiller eller modtager afgiftspligtige stoffer omfattet af loven, skal registreres som oplagshaver. Herudover har virksomheder, der modtager visse dækningsafgiftspligtige varer, og hvis disse varer senere bliver destrueret hos virksomheden, en mulighed for at lade sig registrere som oplagshaver. Registrerede oplagshavere skal efter udløbet af afgiftsperioden angive og afregne afgift af den mængde afgiftspligtige varer, som virksomheden har udleveret i perioden.

Øvrige varemottagere skal anmeldes som registreret varemottager. Efter udløbet af hver afgiftsperiode skal virksomheder angive og afregne afgift af den mængde afgiftspligtige varer, der er modtaget i perioden.

Det foreslås, at virksomheder der fremstiller eller modtager afgiftspligtige varer, skal kunne undlade at lade sig registrere og indbetale afgift, hvis afgiften af den afgiftspligtige mængde ikke overstiger en bagatelgrænse på 10.000 kr. årligt. Forslaget omfatter således virksomheder, der kun i begrænset omfang fremstiller eller modtager afgiftspligtige varer. Den årlige bagatelgrænse følger virksomhedens regnskabsår. For de virksomheder, der har et regnskabsår, som overstiger 12 måneder, regnes den årlige periode efter 12 på hinanden følgende måneder. Det kan f.eks. være tilfældet for et nystiftet selskabs første regnskabsår.

Det foreslås yderligere, at virksomheder omfattet af bagatelgrænsen løbende skal føre et regnskab, der viser, at mængden af afgiftspligtige varer svarer til en afgift, der ikke overstiger bagatelgrænsen på 10.000 kr. årligt. Regnskabet skal kunne fremvises for Skatteforvaltningen efter anmodning.

Formålet med forslaget er at ensrette og forenkle de administrative regler for registrering, så flere virksomheder skal kunne undlade at lade sig registrere og afregne afgift.

Til nr. 4

Det fremgår af § 8 i lov om afgift af cfc og visse industrielle drivhusgasser, at registrerede virksomheder skal føre regnskab over fremstilling, modtagelse fra udlandet og udlevering m.v. af afgiftspligtige stoffer. Hvis en virksomhed ikke fører det lovpligtige regnskab efter lovens § 8, kan virksomheden blive straffet med bøde, jf. lovens § 17.

Det foreslås at ændre henvisningen i lovens straffebestemmelse som følge af, at det foreslås at indsætte et nyt stk. 4 i § 8, jf. lovforslagets § 2, nr. 3. Efter forslaget skal virksomheder, der ikke overholder det foreslåede krav om at føre regnskab, kunne straffes med bøde.

Der henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger under afsnit 2.2.2 for uddybende bemærkninger om straf.

Til § 3

Til nr. 1-3

Virksomheder, der fremstiller nikkel-cadmium-akkumulatorer, skal registreres som oplagshaver, mens virksomheder, der modtager varer fra udlandet med henblik på videresalg, har en mulighed for at lade sig registrere som oplagshaver. Registrerede oplagshavere skal efter udløbet af afgiftsperioden angive og afregne afgift af den mængde afgiftspligtige varer, som virksomheden har udleveret i perioden.

Øvrige varemottagere skal anmeldes som registreret varemottager. Efter udløbet af hver afgiftsperiode skal virksomheder angive og afregne afgift af den mængde afgiftspligtige varer, der er modtaget i perioden.

Det foreslås, at virksomheder, der fremstiller eller modtager afgiftspligtige varer, skal kunne

undlade at lade sig registrere og indbetale afgift, hvis afgiften af den afgiftspligtige mængde ikke overstiger en bagatelgrænse på 10.000 kr. årligt. Forslaget omfatter således virksomheder, der kun i begrænset omfang fremstiller eller modtager afgiftspligtige varer. Den årlige bagatelgrænse følger virksomhedens regnskabsår. For de virksomheder, der har et regnskabsår, som overstiger 12 måneder, regnes den årlige periode efter 12 på hinanden følgende måneder. Det kan f.eks. være tilfældet for et nystiftet selskabs første regnskabsår.

Det foreslås yderligere, at virksomheder omfattet af bagatelgrænsen løbende skal føre et regnskab, der viser, at mængden af afgiftspligtige varer svarer til en afgift, der ikke overstiger bagatelgrænsen på 10.000 kr. årligt. Regnskabet skal kunne fremvises for Skatteforvaltningen efter anmodning.

Formålet med forslaget er at ensrette og forenkle de administrative regler for registrering, så flere virksomheder skal kunne undlade at lade sig registrere og afregne afgift.

Til nr. 4

Af § 19 i lov om afgift af hermetisk forseglede nikkell-cadmium-akkumulatorer fremgår, at der skal betales dækningsafgift ved indførsel af varer, som i sig selv ikke er afgiftspligtige efter lovens § 1, men som indeholder afgiftspligtige varer, fra steder uden for EU eller fra visse områder, der ikke er omfattet af de pågældende EU-landes afgiftsområde. I bestemmelsen henvises der til lovens § 18, som indeholder reglerne for registrerede varemottagere.

Det foreslås at ændre henvisningen i lovens § 19, som indeholder reglerne for dækningsafgift. Forslaget er en følge af, at det foreslås at indføre en bagatelgrænse på 10.000 kr. i loven, jf. lovforslagets § 3, nr. 3. Efter forslaget vil indførelse af bagatelgrænsen på 10.000 kr. også finde anvendelse for dækningsafgiftspligtige varer.

Til nr. 5

Af § 32 i lov om afgift af hermetisk forseglede nikkell-cadmium-akkumulatorer fremgår, hvornår en person eller virksomhed kan straffes efter loven. Straffebestemmelsen henviser blandt andet til regnskabsbestemmelsen i lovens § 11, hvor virksomheder pålægges at føre regnskab over fremstillingen af afgiftspligtige varer, tilgangen af uberigtigede varer og udlevering samt forbrug af afgiftspligtige varer.

Det foreslås at ændre henvisningen i lovens straffebestemmelse som følge af, at det foreslås at indsætte et nyt stk. 4 i § 11, jf. lovforslagets § 3, nr. 2. Efter forslaget vil virksomheder, der ikke overholder det foreslåede krav om at føre regnskab, kunne straffes med bøde.

Der henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger under afsnit 2.2.2 for uddybende bemærkninger om straf.

Til § 4

Til nr. 1 og 2

Virksomheder, der fremstiller konsum-is, skal registreres som oplagshaver, mens virksomheder, der modtager varer fra udlandet med henblik på videresalg, har en mulighed for at lade sig registrere som oplagshaver. Registrerede oplagshavere skal efter udløbet af afgiftsperioden angive og afregne

afgift af den mængde afgiftspligtige varer, som virksomheden har udleveret i perioden.

Øvrige varemottagere skal anmeldes som registreret varemottager. Efter udløbet af hver afgiftsperiode skal virksomheder angive og afregne afgift af den mængde afgiftspligtige varer, der er modtaget i perioden.

Det foreslås, at virksomheder, der fremstiller eller importerer afgiftspligtige varer fra udlandet, kan undlade at lade sig registrere og indbetale afgift, hvis afgiften af den afgiftspligtige mængde ikke overstiger en bagatelgrænse på 10.000 kr. årligt. Forslaget omfatter således virksomheder, der kun i begrænset omfang fremstiller eller importerer afgiftspligtige varer fra udlandet. Den årlige bagatelgrænse følger virksomhedens regnskabsår. For de virksomheder, der har et regnskabsår, som overstiger 12 måneder, regnes den årlige periode efter 12 på hinanden følgende måneder. Det kan f.eks. være tilfældet for et nystiftet selskabs første regnskabsår.

Formålet med forslaget er at ensrette og forenkle de administrative regler for registrering, så flere virksomheder vil kunne undlade at lade sig registrere og afregne afgift.

Til nr. 3

Det fremgår af § 2, stk. 4, i lov om afgift af konsum-is, at virksomheder, som er omfattet af den eksisterende bagatelgrænse i stk. 1 og 2, kan blive pålagt at føre regnskab, jf. § 5, stk. 1, hvis Skatteforvaltningen har konstateret uregelmæssigheder i virksomhedens regnskaber, uanset om virksomhedens produktion eller import ligger under bagatelgrænsen. Et sådant pålæg gives for 2 år, men Skatteforvaltningen kan forlænge pålægget, hvis Skatteforvaltningen i den 2-årige periode konstaterer uregelmæssigheder.

Det foreslås, at virksomheder omfattet af bagatelgrænsen på 10.000 kr. løbende skal føre et regnskab, der dokumenterer, at mængden af afgiftspligtige varer svarer til en afgift, der ikke overstiger bagatelgrænsen på 10.000 kr. årligt. Regnskabet skal kunne fremvises for Skatteforvaltningen efter anmodning. Efter forslaget vil alle virksomheder omfattet af bagatelgrænsen skulle føre regnskab i modsætning til i dag, hvor det kun er de virksomheder, som af Skatteforvaltningen bliver pålagt at føre regnskab.

Der henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger under afsnit 2.2.2 for uddybende bemærkninger om straf.

Til § 5

Til nr. 1-3

Virksomheder, der med henblik på salg fremstiller kvælstofafgiftspligtige varer, skal registreres som oplagshaver. Virksomheder, der sælger afgiftspligtige varer, har en mulighed for at lade sig registrere som oplagshaver, hvis virksomheden årligt sælger mere end 10.000 kg kvælstof, og mindst 50 pct. heraf sælges til virksomheder, der er registreret efter lov om jordbrugets anvendelse af gødning og om plantedække. Registrerede oplagshavere skal efter udløbet af afgiftsperioden angive og afregne afgift af den mængde afgiftspligtige varer, som virksomheden har udleveret i perioden.

Virksomheder, der modtager kvælstofafgiftspligtige varer fra udlandet, skal anmeldes som registreret varemottager. Efter udløbet af hver afgiftsperiode skal virksomheder angive og afregne afgift af den mængde afgiftspligtige varer, der er modtaget i perioden.

Det foreslås, at virksomheder, der fremstiller eller modtager afgiftspligtige varer, skal kunne undlade at lade sig registrere og indbetale afgift, hvis afgiften af den afgiftspligtige mængde ikke overstiger en bagatelgrænse på 10.000 kr. årligt. Forslaget omfatter således virksomheder, der kun i begrænset omfang fremstiller eller modtager afgiftspligtige varer. Den årlige bagatelgrænse følger virksomhedens regnskabsår. For de virksomheder, der har et regnskabsår, som overstiger 12 måneder, regnes den årlige periode efter 12 på hinanden følgende måneder. Det kan f.eks. være tilfældet for et nystiftet selskabs første regnskabsår.

Det foreslås yderligere, at virksomheder omfattet af bagatelgrænsen løbende skal føre et regnskab, der viser, at mængden af afgiftspligtige varer svarer til en afgift, der ikke overstiger bagatelgrænsen på 10.000 kr. årligt. Regnskabet skal kunne fremvises for Skatteforvaltningen efter anmodning.

Formålet med forslaget er at ensrette og forenkle de administrative regler for registrering, da flere virksomheder skal kunne undlade at lade sig registrere og afregne afgift.

Til nr. 4

Det fremgår af § 20 i lov om afgift kvælstof indeholdt i gødninger m.m., at der skal betales dækningsafgift af varer, som i sig selv ikke er afgiftspligtige efter lovens § 1, men som er bestemt til eller anvendes som plantenæring eller afisningsmiddel, og som indføres fra steder uden for EU eller fra visse områder, der ikke er omfattet af de pågældende EU-landes afgiftsområde. I bestemmelsen henvises der til lovens § 19, som indeholder reglerne for registrerede varemottagere.

Det foreslås at ændre henvisningen i lovens § 20, som indeholder reglerne for dækningsafgift. Forslaget er en følge af, at det foreslås at indføre en bagatelgrænse på 10.000 kr. i loven, jf. lovforslagets § 5, nr. 3. Efter forslaget vil indførelse af bagatelgrænsen på 10.000 kr. også finde anvendelse for dækningsafgiftspligtige varer.

Til § 6

Til nr. 1-3

Virksomheder, der fremstiller foderfosfat eller modtager foderfosfat fra udlandet med henblik på videresalg, skal registreres som oplagshaver. Registrering og betaling af afgift kan efter ansøgning undlades, hvis afgiftspligtige varer anvendes til enkelte specifikt anførte formål. Registrerede oplagshavere skal efter udløbet af afgiftsperioden angive og afregne afgift af den mængde afgiftspligtige varer, som virksomheden har udleveret i perioden.

Øvrige varemottagere skal anmeldes som registreret varemottager. Efter udløbet af hver afgiftsperiode skal virksomheder angive og afregne afgift af den mængde afgiftspligtige varer, der er modtaget i perioden.

Det foreslås, at virksomheder, der fremstiller eller modtager afgiftspligtige varer, skal kunne undlade at lade sig registrere og indbetale afgift, hvis afgiften af den afgiftspligtige mængde ikke

overstiger en bagatelgrænse på 10.000 kr. årligt. Forslaget omfatter således virksomheder, der kun i begrænset omfang fremstiller eller modtager afgiftspligtige varer. Den årlige bagatelgrænse følger virksomhedens regnskabsår. For de virksomheder, der har et regnskabsår, som overstiger 12 måneder, regnes den årlige periode efter 12 på hinanden følgende måneder. Det kan f.eks. være tilfældet for et nystiftet selskabs første regnskabsår.

Det foreslås yderligere, at virksomheder omfattet af bagatelgrænsen løbende skal føre et regnskab, der viser, at mængden af afgiftspligtige varer svarer til en afgift, der ikke overstiger bagatelgrænsen på 10.000 kr. årligt. Regnskabet skal kunne fremvises for Skatteforvaltningen efter anmodning.

Formålet med forslaget er at ensrette og forenkle de administrative regler for registrering, så flere virksomheder skal kunne undlade at lade sig registrere og afregne afgift.

Til nr. 4

Det fremgår af § 15 i lov om afgift af mineralsk fosfor i foderfosfat, at der skal betales dækningsafgift af varer, der ikke er omfattet af de pågældende EU-landes afgiftsområde. I bestemmelsen henvises der til lovens § 14, som indeholder reglerne for registrerede varemottagere.

Det foreslås at ændre henvisningen i lovens § 15, som indeholder reglerne for dækningsafgift. Forslaget er en følge af, at det foreslås at indføre en bagatelgrænse på 10.000 kr. i loven, jf. lovforslagets § 6, nr. 3. Efter forslaget vil indførelse af bagatelgrænsen på 10.000 kr. også finde anvendelse for dækningsafgiftspligtige varer.

Til nr. 5

Af § 27 i lov om afgift mineralsk fosfor i foderfosfat fremgår, hvornår en person eller virksomhed kan straffes efter loven. Straffebestemmelsen henviser blandt andet til regnskabsbestemmelsen i lovens § 10, hvor virksomheder pålægges at føre regnskab over mængden af mineralsk fosfor i fremstillede varer, tilgangen af uberigtigede varer og udlevering samt forbruget af afgiftspligtige varer.

Det foreslås at ændre henvisningen i lovens straffebestemmelse som følge af, at det foreslås at indsætte et nyt stk. 3 i § 10, jf. lovforslagets § 6, nr. 2. Efter forslaget vil virksomheder, der ikke overholder det foreslåede krav om at føre regnskab, kunne straffes med bøde.

Der henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger under afsnit 2.2.2 for uddybende bemærkninger om straf.

Til § 7

Til nr. 1

Virksomheder, der fremstiller afgiftspligtige varer, eller genindvinder afgiftspligtige varer med henblik på videresalg, skal registreres som oplagshaver. Virksomheder, der modtager afgiftspligtige varer fra udlandet med henblik på videresalg, har tilsvarende mulighed for at lade sig registrere som oplagshaver. Registrerede oplagshavere skal efter udløbet af afgiftsperioden angive og afregne afgift af den mængde afgiftspligtige varer, som virksomheden har udleveret i perioden. Virksomheder, der fremstiller eller med henblik på videresalg genindvinder eller modtager

afgiftspligtige varer i en mængde på under 250 kg pr. kalenderår, skal dog hverken registreres eller afregne afgift af de modtagne varer.

Det foreslås, at virksomheder der fremstiller, eller med henblik på videresalg genindvinder eller modtager afgiftspligtige varer, skal kunne undlade at lade sig registrere og indbetale afgift, hvis afgiften af den afgiftspligtige mængde ikke overstiger en bagatelgrænse på 10.000 kr. årligt. Forslaget omfatter således virksomheder, der kun i begrænset omfang fremstiller, genindvinder eller modtager afgiftspligtige varer. Den årlige bagatelgrænse følger virksomhedens regnskabsår. For de virksomheder, der har et regnskabsår, som overstiger 12 måneder, regnes den årlige periode efter 12 på hinanden følgende måneder. Det kan f.eks. være tilfældet for et nystiftet selskabs første regnskabsår.

Formålet med forslaget er at ensrette og forenkle de administrative regler for registrering, så flere virksomheder skal kunne undlade at lade sig registrere og afregne afgift.

Til nr. 2

Virksomheder, der modtager afgiftspligtige varer fra udlandet, skal anmeldes som registreret varemottager. Efter udløbet af hver afgiftsperiode skal virksomheder angive og afregne afgift af den mængde afgiftspligtige varer, der er modtaget i perioden.

Det foreslås, at virksomheder der modtager afgiftspligtige varer, skal kunne undlade at lade sig registrere og indbetale afgift, hvis afgiften af den afgiftspligtige mængde ikke overstiger en bagatelgrænse på 10.000 kr. årligt. Forslaget omfatter således virksomheder, der kun i begrænset omfang modtager afgiftspligtige varer. Den årlige bagatelgrænse følger virksomhedens regnskabsår.

Formålet med forslaget er at ensrette og forenkle de administrative regler for registrering, så flere virksomheder skal kunne undlade at lade sig registrere og afregne afgift.

Til nr. 3

Af § 10 i lov om afgift af visse klorerede opløsningsmidler fremgår, at fremstillingsvirksomheder skal føre regnskab over fremstilling af afgiftspligtige varer, tilgang af uberigtigede varer og udlevering samt forbrug af afgiftspligtige varer.

Det foreslås, at virksomheder omfattet af bagatelgrænsen på 10.000 kr. løbende skal føre et regnskab, der dokumenterer, at mængden af afgiftspligtige varer svarer til en afgift, der ikke overstiger bagatelgrænsen på 10.000 kr. årligt. Regnskabet skal kunne fremvises for Skatteforvaltningen efter anmodning.

Til nr. 4

Af § 31 i lov om afgift af visse klorerede opløsningsmidler fremgår, hvornår en person eller virksomhed kan straffes efter loven. Straffebestemmelsen henviser blandt andet til regnskabsbestemmelsen i lovens § 10, hvor virksomheder pålægges at føre regnskab over fremstilling af afgiftspligtige varer, tilgangen af uberigtigede varer og udlevering samt forbrug af afgiftspligtige varer.

Det foreslås at ændre henvisningen i lovens straffebestemmelse som følge af, at det foreslås at indsætte et nyt stk. 4 i § 10, jf. lovforslagets § 7, nr. 2. Efter forslaget vil virksomheder, der ikke overholder det foreslåede krav om at føre regnskab, kunne straffes med bøde.

Der henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger under afsnit 2.2.2 for uddybende bemærkninger om straf.

Til § 8

Til nr. 1

Virksomheder, der fremstiller afgiftspligtige varer efter lov om forskellige forbrugsafgifter, skal registreres som oplagshaver, mens virksomheder, der modtager varer fra udlandet med henblik på videresalg, har en mulighed for at lade sig registrere som oplagshaver. Registrerede oplagshavere skal efter udløbet af afgiftsperioden angive og afregne afgift af den mængde afgiftspligtige varer, som virksomheden har udleveret i perioden.

Øvrige varemottagere skal anmeldes som registreret varemottager. Efter udløbet af hver afgiftsperiode skal virksomheder angive og afregne afgift af den mængde afgiftspligtige varer, der er modtaget i perioden.

Det foreslås, at virksomheder, der fremstiller eller importerer afgiftspligtige varer fra udlandet, skal kunne undlade at lade sig registrere og indbetale afgift, hvis afgiften af den afgiftspligtige mængde ikke overstiger en bagatelgrænse på 10.000 kr. årligt. Forslaget omfatter således virksomheder, der kun i begrænset omfang fremstiller eller importerer afgiftspligtige varer fra udlandet. Den årlige bagatelgrænse følger virksomhedens regnskabsår. For de virksomheder, der har et regnskabsår, som overstiger 12 måneder, regnes den årlige periode efter 12 på hinanden følgende måneder. Det kan f.eks. være tilfældet for et nystiftet selskabs første regnskabsår.

Formålet med forslaget er at ensrette og forenkle de administrative regler for registrering, så flere virksomheder skal kunne undlade at lade sig registrere og afregne afgift.

Til nr. 2

Det fremgår af § 15, stk. 2, i lov afgift af forskellige forbrugsafgifter, at registrerede virksomheder skal føre regnskab over fremstillingen af afgiftspligtige varer, tilgang af uberigtigede varer og udleveringen af afgiftspligtige varer.

Det foreslås, at virksomheder omfattet af bagatelgrænsen på 10.000 kr. løbende skal føre et regnskab, der dokumenterer, at mængden af afgiftspligtige varer svarer til en afgift, der ikke overstiger bagatelgrænsen på 10.000 kr. årligt. Regnskabet skal kunne fremvises for Skatteforvaltningen efter anmodning. Efter forslaget vil ikke kun registrerede virksomheder skulle føre regnskab.

Til nr. 3

Virksomheder, der modtager afgiftspligtige varer fra udlandet med henblik på videresalg, har en mulighed for at lade sig registrere som oplagshaver. Registrerede oplagshavere skal efter udløbet af afgiftsperioden angive og afregne afgift af den mængde afgiftspligtige varer, som virksomheden har

udleveret i perioden.

Øvrige varemottagere skal anmeldes som registreret varemottager. Efter udløbet af hver afgiftsperiode skal virksomheder angive og afregne afgift af den mængde afgiftspligtige varer, der er modtaget i perioden.

Det foreslås, at virksomheder, der importerer afgiftspligtige varer fra udlandet, skal kunne undlade at lade sig registrere og indbetale afgift, hvis afgiften af den afgiftspligtige mængde ikke overstiger en bagatelgrænse på 10.000 kr. årligt. Forslaget omfatter således virksomheder, der kun i begrænset omfang importerer afgiftspligtige varer. Den årlige bagatelgrænse følger virksomhedens regnskabsår.

Til nr. 4

Af § 22 i lov om afgift af forskellige forbrugsafgifter fremgår, hvornår en person eller virksomhed kan straffes efter loven. Det følger af bestemmelsen, at afgiftspligtige virksomheder kan straffes med bøde for at undlade at lade sig registrere, jf. § 22, stk. 1, nr. 2, i lov om afgift af forskellige forbrugsafgifter. I lovens § 22, stk. 1, nr. 2 henvises der til lovens § 14 a, stk. 1, og § 16 a, stk. 3, som udgør hjemlen til at pålægge de afgiftspligtige virksomheder bødestraf for at undlade at lade sig registrere.

Det foreslås, at der i lovens § 22, stk. 1, nr. 2, indsættes en henvisning til lovens § 15, hvor de forpligtelser, som de afgiftspligtige virksomheder skal efterleve, fremgår. Dette vil medvirke til, at registrerede virksomheder, som undlader at angive og betale afgift eller føre regnskab, jf. lovens § 15, stk. 1-3, bliver pålagt bødestraf, jf. § 22, stk. 1, nr. 2. Derudover vil virksomheder, som er omfattet af den foreslåede bagatelgrænse, efter forslaget også kunne blive pålagt en bødestraf, hvis virksomheden ikke løbende fører regnskab for, at virksomheden er under bagatelgrænsen på 10.000 kr. Virksomheder, der ikke overholder det foreslåede krav om at føre regnskab, skal derfor kunne straffes med bøde.

Der henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger under afsnit 2.2.2 for uddybende bemærkninger om straf.

Til § 9

Til nr. 1

Efter § 17, stk. 2, i lov om registrering af køretøjer kan skatteministeren for offentlige myndigheder og visse virksomhedstyper fastsætte regler om terminaladgang til oplysninger i Køretøjsregisteret om identiteten af et køretøjs ejer eller bruger.

Det foreslås at tilføje et ”m.v.” i opregningen af, hvem skatteministeren kan fastsætte regler om terminaladgang for som en konsekvensændring af lovforslagets § 9, nr. 2, hvor det foreslås at give mulighed for, at Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM) kan få terminaladgang, da DFIM hverken er en offentlig myndighed eller en virksomhed, men en garantifond. Den foreslåede ændring vil medføre, at skatteministeren også vil kunne fastsætte regler om terminaladgang for andre private aktører end virksomheder, som f.eks. foreninger og fonde.

Til nr. 2

Skatteministeren har bemyndigelse til at fastsætte regler om terminaladgang til oplysninger i Køretøjsregisteret om identiteten af et køretøjs ejer eller bruger, for offentlige myndigheder og visse virksomhedstyper, jf. § 17, stk. 2, i lov om registrering af køretøjer. Adgangen til behandling af personoplysningerne kan bl.a. tildeles, når behandlingen er nødvendig for at opfylde deres retlige forpligtelser og opgaver, som påhviler som led i deres virksomhedsudøvelse, hvilket forudsættes opfyldt for de virksomhedstyper, der i dag kan tildeles terminaladgang. Disse virksomhedstyper er forsikringsvirksomheder, der forsikrer køretøjer, autoriserede nummerpladeoperatører, parkeringsvirksomheder, advokater og inkassovirksomheder, genbrugspladser, redningstjenester, finansieringsvirksomheder, samt virksomheder, der opkræver betaling for brug af veje, broer, færger eller tunneler. Offentlige myndigheder og virksomheder med terminaladgang har en direkte elektronisk adgang til de pågældende oplysninger i Køretøjsregisteret.

Det foreslås, at bestemmelsen i § 17, stk. 2, udvides, så skatteministeren også bemyndiges til at kunne fastsætte regler om terminaladgang for Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM) og for øvrige virksomheder, der varigt og i ikke uvæsentligt omfang har brug for oplysningerne for at kunne udføre deres hverv.

Formålet med, at DFIM skal kunne tildeles terminaladgang til ejer- og brugeroplysninger i Køretøjsregisteret, er, at DFIM skal kunne administrere den ordning om opkrævning af dagsgebyrer, der blev vedtaget med lov nr. 732 af 8. juni 2018. Ordningen har til formål i højere grad at sikre, at ejere eller varige brugere af uforsikrede køretøjer betaler for de skader, som de selv forvolder. De uforsikrede ejere eller varige brugere kan derfor opkræves et dagsgebyr for hver dag, hvor færdselslovens forsikringspligt ikke er overholdt.

Forslaget om terminaladgang til DFIM blev samtidig vedtaget i lov nr. 732 af 8. juni 2018, som indsatte adgangen i lovens § 17, stk. 2, nr. 8, med virkning fra den 1. januar 2019. Da lov nr. 468 af 14. maj 2018 også har indsat mulighed for terminaladgang for virksomheder, der opkræver betaling for brug af veje, broer, færger eller tunneler i lovens § 17, stk. 2, nr. 8, med virkning fra 1. juli 2018, foreslås den vedtagne ændring i lov nr. 732 af 8. juni 2018 ophævet i dette lovforslags § 15, nr. 1. Forslaget er en lovteknisk ændring for at undgå, at lov om registrering af køretøjer pr. 1. januar 2019 vil have to gældende bestemmelser i § 17, stk. 2, nr. 8. Forslaget genfremføres i dette lovforslag uden materielle ændringer.

For de øvrige virksomheder er det en forudsætning for terminaladgangen, at behandlingen af personoplysningerne er nødvendig for, at virksomhederne kan opfylde deres retlige forpligtelser og opgaver, som påhviler dem som led i deres virksomhedsudøvelse. Ved ”varigt” forstås, at virksomhederne skal have et behov, som hverken er forbigående eller midlertidigt. Ved ”ikke uvæsentligt” forstås, at virksomhederne skal have et nødvendigt behov for adgang til oplysningerne for at kunne varetage deres opgaver. Virksomhederne vil kunne tildeles terminaladgang, såfremt de opfylder disse krav, som vil blive fastsat af skatteministeren i en bekendtgørelse. Det vurderes som nødvendigt med en opsamlingsbestemmelse, da det ikke er muligt på forhånd at foretage en udtømmende opregning af de virksomheder, der kan få behov for de pågældende oplysninger. Der kan eksempelvis være tale om nye forretningsområder, som ikke kan forudses, eller at eksisterende opgaver kan løses mere effektivt. Formålet med det foreslåede er at forenkle tildeling af

terminaladgang til Køretøjsregisteret, så dette fremover vil kunne ske mere enkelt, da det ikke vil kræve en lovændring.

Det er en forudsætning for tildeling af adgangen til oplysninger i Køretøjsregisteret, at adgangen overholder de til enhver tid gældende persondataretlige regler, herunder databeskyttelsesforordningen (Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse)), og databeskyttelsesloven, jf. lov nr. 502 af 23. maj 2018.

Databeskyttelsesforordningens artikel 6 fastlægger mulighederne for at behandle almindelige personoplysninger. Det fremgår af databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, at behandlingen kun er lovlig, hvis og i det omfang mindst ét af de forhold, der er nævnt i bestemmelsen, gør sig gældende. Herunder hvis behandlingen er nødvendig for at overholde en retlig forpligtelse, som påhviler den dataansvarlige, jf. artikel 6, stk. 1, litra c, hvis behandlingen er nødvendig af hensyn til udførelse af en opgave i samfundets interesse, eller som henhører under offentlig myndighedsudøvelse, jf. artikel 6, stk. 1, litra e, eller hvis behandlingen er nødvendig for, at den dataansvarlige eller en tredjemand kan forfølge en legitim interesse, medmindre den registreredes interesser eller grundlæggende rettigheder og frihedsrettigheder, der kræver beskyttelse af personoplysninger, går forud herfor, navnlig hvis den registrerede er et barn, jf. artikel 6, stk. 1, litra f.

Der er efter den foreslåede § 9, nr. 2, forudsat at skulle ske behandling af almindelige personoplysninger, der er omfattet af databeskyttelsesforordningens artikel 6. Fastsættelse af regler om adgang til ejer- og brugeroplysninger i Køretøjsregisteret vil derfor kun kunne tildeles typer af virksomheder, hvis interesse i at tilgå oplysningerne, efter en konkret vurdering og afvejning, overstiger hensynet til den registrerede.

Virksomheder, der tildeles adgang til ejer- og brugeroplysninger i Køretøjsregisteret, skal ved behandling af oplysningerne iagttage de grundlæggende principper i forordningens artikel 5. Det følger bl.a. heraf, at personoplysninger skal behandles lovligt, rimeligt og på en gennemsigtig måde i forhold til den registrerede. Endvidere må personoplysninger kun indsamles til legitime formål og må ikke viderebehandles på en måde, der er uforenelig med disse formål. Herudover skal personoplysningerne være tilstrækkelige, relevante og begrænset til, hvad der er nødvendigt i forhold til de formål, hvortil de behandles.

Behandlingen af personoplysninger i medfør af lovforslaget vil i øvrigt skulle ske i overensstemmelse med reglerne i databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven, herunder reglerne om den registreredes rettigheder i kapitel 3 og kapitel 6 samt reglerne om behandlingssikkerhed i kapitel 4 i databeskyttelsesforordningen.

Til § 10

Til nr. 1

Af § 2, stk. 2, i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. (herefter vægtafgiftsloven) fremgår af hvilke køretøjer, der skal svares udligningsafgift i tillæg til vægtafgiften. Bestemmelsen henviser

desuden til lovens § 15, som fritager visse køretøjer fra betaling af bl.a. vægt- og udligningsafgift. Det gælder f.eks. kongehusets køretøjer.

Det foreslås at tilføje en henvisning til lovens § 2, stk. 3. Ændringen er en konsekvensændring som følge af, at det foreslås at indsætte et nyt stk. 3 i § 2, jf. lovforslagets § 10, nr. 2. Efter forslaget vil der blive sikret en korrekt henvisning til det nye stk. 3.

Til nr. 2

Ved betaling af vægtafgift skal der også betales udligningsafgift, hvis køretøjet anvender et andet drivmiddel end benzin eller elektricitet, jf. vægtafgiftslovens § 2, stk. 2. Dette gælder også for påhængskøretøjer, der fremføres af en sådant køretøj.

For påhængs- og sættevogne, der anvendes til befording af personer og med en egenvægt på over 2.000 kg, betales en vægtafgift efter vægtafgiftslovens § 3, stk. 1, A, på 120 kr. og en udligningsafgift på 32 kr. pr. 100 kg egenvægt. For påhængsvogne til godstransport med en totalvægt på 3.001 til 3.500 kg, og for påhængsredskaber med en totalvægt på 3.001 til 4.000 kg, betales en vægtafgift efter vægtafgiftslovens § 4, stk. 1, II, A, på 560 kr. og en udligningsafgift på 260 kr. pr. køretøj.

Af hensyn til beregning af korrekt vægt- og udligningsafgift skal der ved registrering af alle køretøjer angives, hvilken drivkraft køretøjet er indrettet til at anvende, jf. vægtafgiftslovens § 9, stk. 1. For forskellige typer påhængskøretøjer, der ikke har en selvstændig drivkraft, men skal fremføres af et andet køretøj, er det drivkraften for det trækkende køretøj, der skal angives. Påhængskøretøjet skal herefter fremføres af et køretøj med det angivne drivmiddel.

Det foreslås at ændre vægtafgiftslovens § 2, stk. 2, så de nævnte køretøjer vil blive undtaget fra krav om betaling af udligningsafgift. Efter forslaget vil der kun skulle betales vægtafgift for køretøjerne. Dog betales der ikke vægtafgift for påhængsvogne og påhængsredskaber indtil 500 kg totalvægt. Ved at undtage påhængskøretøjerne fra udligningsafgift vil ejere og brugere opnå en mindre besparelse. Samtidig vil der efter forslaget blive skabt en administrativ forenkling, så påhængskøretøjerne vil kunne benyttes med et trækkende køretøj uanset køretøjets drivmiddel, uden at de registrerede oplysninger om påhængskøretøjet skal ændres. Forslaget skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 10, nr. 6, om, at campingvogne, påhængs- og sættevogne til personbefordring, påhængsvogne til godstransport og påhængsredskaber, som har en totalvægt på indtil 4.000 kg, undtages fra kravet om angivelse af drivmiddel.

Til nr. 3

Af personmotorkøretøjer og af påhængs- og sættevogne til personbefordring svares afgift af køretøjernes egenvægt efter de satser, som fremgår af skemaet under vægtafgiftslovens § 3. Af campingvogne svares afgift med 32 pct. af vægtafgiftssatserne for personmotorkøretøjer, men ikke udligningsafgift. Af sættevogne svares afgift som for påhængsvogne.

Da det i lovforslagets § 10, nr. 2, foreslås, at der ikke skal betales udligningsafgift for påhængs- og sættevogne til personbefordring, foreslås det, at kolonnen med satsen for udligningsafgift i vægtafgiftslovens § 3, stk. 1, A-C, ophæves. Den eneste sats for udligningsafgift, der fremgår af

kolonnen, vedrører påhængs- og sættevogne, der anvendes til befordring af personer med en egenvægt på over 2.000 kg.

Til nr. 4

Af vare- og lastmotorkøretøjer, der ikke er afgiftspligtige efter lov om afgift af vejbenyttelse, af påhængsvogne til godstransport og af registreringspligtige påhængsredskaber bortset fra campingvogne og af registreringspligtige motorredskaber, som er indrettet til godstransport, svares afgift af køretøjernes tilladte totalvægt efter de satser, som fremgår af skemaet under vægtafgiftslovens § 4. Afgiften af de nævnte påhængsredskaber beregnes efter satserne for påhængsvogne. Afgiften af de nævnte motorredskaber beregnes efter satserne for vare- og lastmotorkøretøjer. Der betales ikke afgift af påhængskøretøjer til godstransport, der har en tilladt totalvægt over 3.500 kg.

Det foreslås, at kolonnen med satsen for udligningsafgift for påhængskøretøjer i vægtafgiftslovens § 4, stk. 1, I og II, A, ophæves, da det samtidig foreslås, at der ikke skal betales udligningsafgift for påhængsvogne til godstransport samt påhængsredskaber, som er omfattet af § 4, stk. 1, II A, jf. lovforslagets § 10, nr. 2. Den eneste sats for udligningsafgift, der fremgår af kolonnen, vedrører påhængsvogne til godstransport og påhængsredskaber med en totalvægt på 3.001 til 4.000 kg.

Til nr. 5

Efter gældende ret er det muligt at købe et dagsbevis til privat kørsel i en varebil registreret til erhvervmæssig kørsel (gulpladebil), som har en tilladt totalvægt på indtil 4 t. I medfør af vægtafgiftslovens § 4, stk. 9, skal dagsbeviser købes forud for den private kørsel. Dagsbeviset skal efter anmodning kunne fremvises for Skatteforvaltningen eller politiet.

Det foreslås, at der indsættes en undtagelse i § 4, stk. 9, så deltidsbrandmænd m.v., som i akutte tilfælde tilkaldes til en brandstation eller lignende i tilfælde af udrykning, ikke vil skulle købe et dagsbevis, før den private kørsel foretages. Dagsbeviset vil i disse tilfælde kunne købes efter den private kørsel, uden ugrundet ophold efter udrykningskørslen, og det vil afhænge af de konkrete omstændigheder, hvorvidt købet er rettidigt. Det vil almindeligvis blive anset for at være rettidigt, hvis købet foretages inden for nogle dage efter udrykningskørslen. Det skal efter anmodning kunne dokumenteres, at der var tale om kørsel i forbindelse med en udrykning. Det vil fortsat kun være muligt at købe indtil 20 dagsbeviser pr. køretøj pr. kalenderår.

Baggrunden for det foreslåede er, at ansatte, der bl.a. fungerer som deltidsbrandmænd m.v., risikerer at blive tilkaldt til udrykningskørsel under udførelse af deres normale hverv. Hvis de som led i deres normale hverv anvender en gulpladebil, har de typisk ikke tid til at skifte til egen private bil i tilfælde af udrykning. Deltidsbrandmænds kørsel til og fra brandstationen m.v. i tilfælde af udrykning er af privat karakter og må derfor ikke umiddelbart foretages i en gulpladebil.

Privat kørsel i en gulpladebil er allerede en mulighed ved køb af dagsbeviser. Deltidsbrandmænd m.v. har dog typisk kun ganske kort tid til rådighed i forbindelse med udrykning. Det er derfor u hensigtsmæssigt, at dagsbeviset i disse situationer skal købes forud for kørslen. Deltidsbrandmænd m.v. vil efter det foreslåede kunne købe dagsbeviset senere samme dag, hvor kørslen er foretaget. Det skal efter anmodning kunne dokumenteres, at der var tale om kørsel i forbindelse med

udrykning.

Det foreslåede muliggør en hensigtsmæssig løsning i forhold til at udføre en samfundsmæssig relevant opgave, da deltidsbrandmænd m.v. vil kunne reagere på en tilkaldelse til udrykningskørsel uden unødigt ophold ved først at købe et dagsbevis.

Til nr. 6

Ved registrering af ethvert køretøj skal det angives, hvilket drivmiddel køretøjet anvender. For påhængskøretøjer angives, hvilket drivmiddel det trækkende køretøj anvender, jf. vægtafgiftslovens § 9. Oplysning om drivmiddel anvendes bl.a. til at fastslå, om der skal betales udligningsafgift af køretøjet. Oplysningen om drivmiddel skal angives, uanset om der for køretøjstypen skal betales vægtafgift.

Det foreslås, at campingvogne, påhængs- og sættevogne til personbefordring, påhængsvogne til godstransport og påhængsredskaber, som har en totalvægt på indtil 4.000 kg, undtages fra kravet om angivelse af drivmiddel.

Baggrunden for det foreslåede er, at der for campingvogne, de mindre påhængs- og sættevogne til personbefordring og de mindre påhængsvogne til godstransport og påhængsredskaber ikke i dag betales udligningsafgift, hvorfor oplysning om et trækkende køretøj ikke er relevant.

Da de større påhængskøretøjer efter lovforslagets § 10, nr. 2, foreslås undtaget fra krav om betaling af udligningsafgift, er der herefter heller ingen begrundelse for at opretholde et krav om angivelse af drivmiddel for disse køretøjer. Efter forslaget vil der blive indført en forenkling både ved registrering af påhængskøretøjerne og ved brug heraf, da de umiddelbart vil kunne benyttes med flere forskellige køretøjer, uanset drivmidlet for disse køretøjer.

Til nr. 7

Efter gældende ret ydes der refusion af vægtafgift for lastmotorkøretøjer, der er anvendt til kombineret transport ad landevej og med jernbane i Danmark eller anden medlemsstat i EU. Reglerne om refusion fremgår af § 11 i bekendtgørelse nr. 1570 af 20. december 2007 om vægtafgift af køretøjer m.v. Reglerne er fastsat efter en bemyndigelsesbestemmelse i lov om vægtafgift m.v., som fejlagtigt blev ophævet ved § 30, nr. 4, i lov nr. 1532 af 27. december 2014. Efter reglerne skal anmodning om refusion rettes til Dansk Transport og Logistik, som behandler anmodningen og afgiver indstilling om refusionen til Skatteforvaltningen.

Det foreslås, at reglerne om refusion af vægtafgift i forbindelse med kombinerede transporter flyttes fra bekendtgørelse nr. 1570 af 20. december 2007 om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. til vægtafgiftslovens § 17. Efter det foreslåede *stk. 1* vil der efter anmodning blive ydet refusion af en del af vægtafgiften for lastvogne, påhængsvogne og sættevogne, som i løbet af året er blevet anvendt til kombineret transport. Reglerne er en implementering af Rådets direktiv 92/106/EØF om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne.

I *stk. 2* foreslås det defineret, at som kombineret transport forstås transporter af varer mellem EU-lande, når transportens indledende eller afsluttende strækning tilbagelægges ad vej, mens der til den

resterende del af strækningen anvendes jernbane, indre vandveje eller søvejen. For at transporten omfattes af reglerne for kombineret transport skal transporten ad jernbane, sø- eller vandvej dog udgøre mindst 100 km i en lige linje. Herudover skal transporten ad vej opfylde en betingelse om, at transporten sker mellem det sted, hvor varerne læsses, og den indladningsbanegård der ligger nærmest, eller mellem den udladningsbanegård der ligger nærmest og det sted, hvor varerne skal lods, eller inden for en radius af 150 km fra laste- eller lodsehavnen.

I *stk. 3* foreslås det, at refusion vil kunne ydes til de virksomheder, der har foretaget transporter af varer, som omfattes af definitionen af kombineret transport. For at få refunderet afgift forudsættes det, at køretøjerne, der anmodes om afgiftsrefusion for, ejes eller benyttes af virksomheden, og at virksomheden derved har betalt vægtafgiften for disse køretøjer.

I *stk. 4* foreslås, at der ydes afgiftsrefusion for hvert påbegyndt døgn, som et køretøj har været anvendt til kombineret transport. Selv om flere kombinerede transporter foretages med ét køretøj inden for samme døgn, ydes der kun refusion for ét døgn. Ved opgørelse af hvor mange døgn, der er foretaget kombineret transport, henses til sædvanlige køre- og sejlplaner. Afgiften refunderes pr. døgn med 20 kr. for lastvogne, med 10 kr. for påhængsvogne og med 30 kr. for en bil til sættevogn. Det vil dog ikke være muligt at få refunderet mere i afgift inden for et kvartal, end der faktisk er indbetalt i afgift for det pågældende køretøj for perioden.

I *stk. 5* foreslås, at opgørelse af refusionsbeløbet sker årligt. Virksomhederne skal inden 14 dage efter kalenderårets udløb indsende dokumentation for de gennemførte kombinerede transporter og dokumentation for betaling af vægtafgift til Skatteforvaltningen. Skatteforvaltningen foretager opgørelse af, hvilket refusionsbeløb virksomhederne er berettiget til og forestår ligeledes udbetalingen af beløbet.

Baggrunden for det foreslåede er den fejlagtige ophævelse af bemyndigelsesbestemmelsen i vægtafgiftsloven og på baggrund af en åbningskrivelse fra EU-Kommissionen, som mener, at Danmark ikke har implementeret Rådets direktiv 92/106/EØF om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne tilstrækkelig præcist.

Til § 11

Til nr. 1

Virksomheder, der fremstiller komponenter til køretøjer, kan anskaffe et køretøj, som fritages for registreringsafgift, når køretøjet skal anvendes til afprøvning af de fremstillede komponenter, jf. registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 16. Der kan kun ske afgiftsfritagelse for komponenter, som indgår som en bestanddel af køretøjer, f.eks. motorer, karrosseri og dele hertil. Udstyr, der betragtes som løsdele, f.eks. tilpasset lydudstyr, er ikke omfattet af muligheden for afgiftsfritagelse.

Det foreslås, at bestemmelsen udvides, så det fremover bliver muligt for virksomheder, der fremstiller udstyr til køretøjer, at kunne anskaffe et afgiftsfritaget køretøj med henblik på afprøvning af det fremstillede udstyr. Det vurderes i den forbindelse, at rækkevidden af begrebet ”komponenter” i registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 16, ikke er tidssvarende, da begrebet ikke har fulgt med udviklingen på motorområdet. Efter forslaget vil der blive skabt lige vilkår for virksomheder, der fremstiller udstyr til køretøjer, og som har et særligt behov for at afprøve dette

udstyr i et køretøj, med virksomheder, der fremstiller komponenter til køretøjer.

Ved "udstyr" forstås dele, som er fremstillet til brug i køretøjer, og som integreres heri, f.eks. lydudstyr og sikkerhedsudstyr, og som det er nødvendigt at afprøve og tilrette i det anskaffede køretøj. Fremstillere af udstyr vil ikke kunne anskaffe afgiftsfritagne køretøjer efter det foreslåede, hvis udstyret har karakter af at være en løsdel, som ikke integreres i køretøjet, eller hvis det ikke er nødvendigt at afprøve udstyret i et køretøj.

Til nr. 2

Beregning af afgift for personbiler m.v., der genopbygges som følge af færdselsskade m.v., sker som for nye køretøjer efter registreringsafgiftslovens § 4, jf. § 7, stk. 1. Efter § 4, stk. 2 og 3, gives der ved beregning af registreringsafgiften et fradrag eller tillæg til afgiften afhængig af køretøjets energieffektivitet. For benzindrevne køretøjer udgør fradraget 4.000 kr. pr. km, køretøjet tilbagelægger ud over 20 km pr. liter brændstof. For dieseldrevne personbiler gælder samme satser, men grænsen er 22 km pr. liter brændstof. Tillægget udgør 6.000 kr. pr. km, som køretøjet tilbagelægger mindre end de nævnte grænser for hhv. benzin- og dieseldrevne personbiler.

Det foreslås, at køretøjer, der genopbygges og afgiftsberigtiges efter registreringsafgiftslovens § 7, fritages for de skærpede regler for tillæg og fradrag for energieffektivitet, som blev indført ved lov nr. 1195 af 14. november 2017. Tillæg og fradrag vil efter det foreslåede i stedet skulle beregnes med de satser, som fremgår af § 4, stk. 2-4 i lovebekendtgørelse nr. 1062 af 7. september 2017. Efter forslaget vil der blive givet fradrag på 4.000 kr. pr. km, køretøjet tilbagelægger ud over 16 km pr. liter brændstof for benzindrevne personbiler og 18 km for dieseldrevne personbiler. Efter forslaget vil tillæg blive givet med 1.000 kr. pr. km, køretøjet tilbagelægger mindre end 16 km pr. liter brændstof for benzindrevne personbiler og 18 km for dieseldrevne personbiler.

Ved genopbygning af en ældre dieseldrevet personbil, som har en handelsværdi på f.eks. 35.000 kr., og som tilbagelægger 12 km pr. liter diesel, vil der efter gældende regler blive givet et tillæg til registreringsafgiften på 6.000 kr. for hver af de ti kilometer, som personbilen tilbagelægger mindre end 22 km pr. liter brændstof, dvs. i alt et tillæg på 60.000 kr. Efter det foreslåede vil tillægget kun udgøre 1.000 kr. for hver af de seks kilometer, som personbilen tilbagelægger mindre end 18 km pr. liter brændstof, dvs. i alt et tillæg på 6.000 kr.

Forslaget vil dog kun gælde for køretøjer, som er registreret første gang i Danmark senest den 2. oktober 2017. Disse køretøjer er oprindeligt afgiftsberigtiget efter tidligere gældende regler for tillæg og fradrag. Med det foreslåede vil ny afgiftsberigtigelse skulle ske efter de regler, som var gældende forud for skærpelsen indført med lov nr. 1195 af 14. november 2017. Det vil således blive sikret, at ældre genopbyggede biler ikke rammes utilsigtet hårdt af de skærpede regler.

Derimod vil køretøjer, som er registreret første gang i Danmark fra den 3. oktober 2017, fortsat skulle anvende de gældende regler for tillæg og fradrag, som også er lagt til grund ved den oprindelige afgiftsberigtigelse.

Til nr. 3

Beregning af afgift for varebiler, der genopbygges som følge af færdselsskade m.v., sker som for

nye køretøjer efter registreringsafgiftslovens § 5, jf. § 7, stk. 1. Efter § 5, stk. 4 og 5, gives der ved beregning af registreringsafgiften et fradrag eller tillæg til afgiften afhængig af varebilens energieffektivitet. For benzindrevne varebiler udgør fradraget 4.000 kr. for hver kilometer, som køretøjet tilbagelægger ud over 20 km pr. liter brændstof. For dieseldrevne varebiler gælder de samme satser, men grænsen er 22 km pr. liter brændstof. Tillægget udgør 6.000 kr. for hver kilometer, som varebilen tilbagelægger mindre end de nævnte grænser for henholdsvis benzin- og dieseldrevne varebiler.

Det foreslås, at køretøjer, der genopbygges efter registreringsafgiftslovens § 7, fritages for de skærpede regler for tillæg og fradrag for energieffektivitet, som blev indført ved lov nr. 1195 af 14. november 2017. Tillæg og fradrag vil efter det foreslåede i stedet skulle beregnes med de satser, som fremgår af § 5, stk. 4-6 i lovbekendtgørelse nr. 1062, af 7. september 2017. Som følge af det foreslåede vil fradrag blive givet med 4.000 kr. pr. km varebilen tilbagelægger ud over 16 km pr. liter brændstof for benzindrevne varebiler og 18 km for dieseldrevne varebiler. Tillæg vil blive givet med 1.000 kr. pr. km, varebilen tilbagelægger mindre end 16 km pr. liter brændstof for benzindrevne varebiler og 18 km for dieseldrevne varebiler.

Forslaget vil dog kun gælde for køretøjer, som er registreret første gang i Danmark senest den 2. oktober 2017. Disse køretøjer er oprindeligt afgiftsberigtiget efter tidligere gældende regler for tillæg og fradrag. Efter forslaget vil ny afgiftsberigtigelse skulle ske efter de regler, som var gældende forud for skærpsen indført med lov nr. 1195 af 14. november 2017. Det vil således blive sikret, at ældre genopbyggede biler ikke rammes utilsigtet hårdt af de skærpede regler.

Derimod vil køretøjer, som er registreret første gang i Danmark fra den 3. oktober 2017, fortsat skulle anvende de gældende regler for tillæg og fradrag, som også er lagt til grund ved den oprindelige afgiftsberigtigelse.

Til nr. 4

En ejer af en bil kan efter anmodning få godtgjort en del af registreringsafgiften ved eksport af et køretøj til varig brug i et andet land, såkaldt eksportgodtgørelse, jf. registreringsafgiftslovens § 7 b.

Når der ansøges om godtgørelse af registreringsafgift i forbindelse med eksport af et køretøj, og der på anmodningstidspunktet er tinglyst pant, udlæg eller ejendomsforbehold i Bilbogen, kan Skatteforvaltningen sætte anmodningen i bero, indtil pantet m.v. er aflyst, jf. registreringsafgiftslovens § 7 c, stk. 3. Denne mulighed blev indført med § 1 i lov nr. 650 af 8. juni 2016 med den begrundelse, at Skatteforvaltningen ikke skulle bruge unødvendige ressourcer på at realitetsbehandle anmodninger om godtgørelse, uden at godtgørelse kunne udbetales grundet tinglyste rettigheder over køretøjet.

For køretøjer, som er over 10 år gamle, og for andre køretøjer, som Skatteforvaltningen bestemmer, skal der afleveres en synsrapport med anmodningen, jf. registreringsafgiftslovens § 7 c, stk. 1. Synsrapporten om køretøjets stand, som indgår ved værdifastsættelse af køretøjet, må ikke være mere end fire uger gammel regnet fra anmodningens indgivelse. Hvis en anmodning indgives sammen med en gyldig synsrapport, og anmodningen sættes i bero i en længere periode eksempelvis grundet et tinglyst pant i køretøjet, vil synsrapporten stadig være gyldig på det

tidspunkt, berostillelsen ophører. Det uanset at der kan være sket en yderligere værdiforringelse af køretøjet i den mellemliggende periode.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 7 c, stk. 3 ændres, så anmodninger om eksportgodtgørelse vil kunne afvises, såfremt der på anmodningstidspunktet er tinglyst rettigheder over køretøjer. Når rettigheden efterfølgende aflyses, vil der skulle anmodes om godtgørelse på ny.

Formålet med det foreslåede er, at Skatteforvaltningen ikke skal behandle berostillede anmodninger om godtgørelse. Formålet er herudover at sikre, at synsrapporter giver et retvisende billede af køretøjers stand på udførselstidspunktet. Efter forslaget vil der blive sikret administrative lettelser for Skatteforvaltningen, som ikke vil skulle behandle berostillede anmodninger. Det vil samtidig blive sikre, at der ikke udbetales for meget i godtgørelse på baggrund af forældede synsrapporter.

Til nr. 5

En virksomhed kan registreres som selvanmelder efter registreringsafgiftsloven, hvis virksomheden opfylder en række betingelser, jf. registreringsafgiftslovens § 15. Disse betingelser er bl.a., at virksomheden ikke må have gæld til staten, og virksomheden skal stille en sikkerhed på mindst 500.000 kr. Sikkerhedsstillelsesbeløbet kan fastsættes til et højere beløb på baggrund af virksomhedens årlige eller forventede årlige afgiftsvars og øvrige risikofaktorer, jf. registreringsafgiftslovens § 15, stk. 2.

Når en virksomhed er registreret som selvanmelder, får virksomheden adgang til selv at angive afgift og afgiftsgodtgørelse for køretøjer, jf. registreringsafgiftslovens § 16, stk. 1 og 2.

Virksomheden kan dog ikke blive registreret som selvanmelder, hvis virksomheden, herunder virksomhedens ejer ved en personligt ejet virksomhed, har handlet på en måde, at det er nærliggende at antage, at virksomheden ikke vil overholde vilkårene for registreringsordningen, jf. § 15, stk. 4.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 15, stk. 4, ændres, så Skatteforvaltningen vil kunne afvise en virksomhed fra ordningen på baggrund af tidligere handlinger, som en udvidet personkreds har foretaget. Det skyldes, at oplysninger om øvrige fysiske eller juridiske personer, som deltager i virksomheden, og som tidligere har deltaget i andre virksomheder, der eksempelvis har påført staten et tab, efter gældende ret ikke kan lægges til grund for afslaget af anmodningen om registrering.

Efter forslaget vil der kunne indgå en vurdering af, om virksomhedens ejer, bestyrelse, direktion eller anden ledelse tidligere har handlet på en måde, som gør, at der er grund til at antage, at virksomheden ikke vil overholde vilkårene for registreringsordningen. Den gældende bestemmelse giver mulighed for, at de fysiske og juridiske personer omkring virksomheden, som tidligere har handlet på en sådan måde, blot kan anmode om registrering fra et nyt selskab, og uden at Skatteforvaltningen har hjemmel til at afslå denne anmodning. Efter forslaget skal der ved ejer forstås en fysisk eller juridisk person, som har bestemmende indflydelse over virksomheden ved enten at have direkte eller indirekte ejerskab af mere end 50 pct. af aktiekapitalen, eller ved direkte eller indirekte at have rådighed over mere end 50 pct. af stemmerettighederne. Ved bestyrelse skal

forstås den bestyrelse, der er valgt på en generalforsamling, og som vælger en direktion, og som varetager den overordnede strategiske ledelse. Ved direktion skal forstås den selskabsretlige definition af en direktion, der er valgt af bestyrelsen, og som varetager den daglige ledelse af en virksomhed. Ved anden ledelse skal forstås én eller flere personer, som hverken deltager i bestyrelsen eller direktionen, men som har væsentlig indflydelse over virksomhedens dispositioner.

Efter forslaget vil Skatteforvaltningen kunne foretage en konkret vurdering af, om virksomheden eller virksomhedens ledelse har handlet på en måde, som gør, at virksomheden må formodes ikke at ville overholde vilkårene for registreringsordningen. I disse tilfælde vil Skatteforvaltningen kunne afslå virksomhedens anmodning om registrering. Som vejledende eksempel kan nævnes en virksomhed, som flere gange inden for de seneste år har angivet skatter og afgifter urigtigt eller undladt at betale skatter og afgifter rettidigt. Skatteforvaltningen vil derfor kunne afslå en anmodning om registrering fra en virksomhed, hvor ejeren, bestyrelsen, direktion eller anden ledelse har været involveret i en sådan virksomhed. Der foreslås ikke ændringer i omfanget af den vurdering, som Skatteforvaltningen foretager, men udelukkende på hvilken personkreds, der kan indgå i vurderingen. Det vil bero på et skøn fra sag til sag, om forholdet indebærer, at det er nærliggende at antage, at vilkårene for registreringsordningen ikke vil blive overholdt.

Til § 12

Efter gældende ret betales der afgift af varer med indhold af polyvinylklorid (pvc) eller med indhold af polyvinylklorid og estere af o-ftalater (ftalater), der er nævnt i bilag 1 til pvc-afgiftsloven, jf. lovens § 1, stk. 1. Bilaget omfatter bl.a. bløde rør og slanger, gulvbelægningsmaterialer, selvklæbende folier, handsker, presenninger og tagrender.

Afgiftssatserne følger af pvc-afgiftslovens bilag 2. Afgiften udregnes som udgangspunkt på baggrund af vægten af pvc og eventuelle ftalater i varen, jf. pvc-afgiftslovens § 1, stk. 2.

Hvis vægten af pvc og ftalater ikke kan godtgøres, betales afgift af varens nettovægt, jf. pvc-afgiftslovens § 1, stk. 3, 2. pkt. For visse typer af afgiftspligtige produkter betales afgift af varens overfladeareal eller efter antallet af varer.

Der gælder desuden nedsatte satser, hvis det kan godtgøres, at en afgiftspligtig vare indeholder en anden blødgører end ftalater.

For varer, der ikke i sig selv er afgiftspligtige efter pvc-afgiftslovens bilag 1, men som indeholder en eller flere afgiftspligtige varer, der udgør mindst 10 pct. af den samlede vares vægt, skal der svares afgift af den afgiftspligtige del af denne samlede vare (dækningsafgift), jf. pvc-afgiftslovens § 2.

Det foreslås at ophæve pvc-afgiftsloven.

Der henvises i øvrigt til forslagets almindelige bemærkninger, afsnit 2.11.

Til § 13

Efter gældende ret ydes der efter lov om tilskud til visse miljøvenlige lastbiler et tilskud på 10.000

kr. til køb af miljøvenlige lastbiler, der blev registreret første gang i perioden fra og med den 15. november 2000 til og med den 30. september 2001.

Det foreslås, at lov om tilskud til visse miljøvenlige lastbiler bliver ophævet. Loven gælder kun for lastbiler, der blev registreret for flere år siden. Loven bliver ikke længere anvendt, og loven er derfor ikke aktuell at opretholde. Ved ophævelse af loven vil bekendtgørelse nr. 521 af 25. juni 2002, der regulerer tilskuddet i et vist omfang, samtidig bortfalde.

Til § 14

Til nr. 1 og 2

Efter gældende ret kan leasingvirksomheder efter ansøgning anvende reglerne om betaling af forholdsmæssig registreringsafgift for køretøjer, der i en begrænset periode stilles til rådighed for en leasingtager, jf. registreringsafgiftslovens § 3 b. Det er en forudsætning for at opnå tilladelse til at anvende reglerne, at der ligger en skriftlig aftale til grund for leasingforholdet. Aftalen skal opfylde en række indholdsmæssige og formelle krav, som sikrer, at Skatteforvaltningen kan behandle ansøgningen på et tilstrækkeligt oplyst grundlag. Kravene til oplysninger skal ligeledes sikre, at leasingaftalen indeholder de oplysninger, som er nødvendige for, at Skatteforvaltningens efterfølgende kan foretage kontrol af leasingaftalerne.

Virksomhederne skal ansøge Skatteforvaltningen om tilladelse til afregning af forholdsmæssig registreringsafgift for det enkelte leasingkøretøj. Leasingvirksomheder kan dog registreres hos Skatteforvaltningen med den virkning, at virksomheden under nærmere betingelser får mulighed for selv at angive forholdsmæssig registreringsafgift for leasingkøretøjer uden en forudgående enkeltvis godkendelse. Denne selvangiverordning omfatter dog kun afgiftsangivelser for leasingkøretøjer, der er omfattet af en leasingaftale, hvis vilkår er identiske med en standardaftale, som er forhåndsgodkendt af Skatteforvaltningen.

Ændringen af registreringsafgiftsloven ved lov nr. 1195 af 14. november 2017 medførte, at der i registreringsafgiftslovens § 3 b blev indsat en bestemmelse om, at Skatteforvaltningen offentliggør standardformularer til brug for indgåelse af leasingaftaler. Virksomheder, der er hjemmehørende i Danmark, er herefter underlagt krav om, at standardformularerne anvendes ved indgåelse af leasingaftaler, før der kan opnås tilladelse til afregning af forholdsmæssig registreringsafgift. Skatteforvaltningen offentliggør standardformularerne senest den 1. januar 2019, og de skal anvendes af leasingvirksomhederne senest fra den 1. februar 2019.

Det foreslås, at virkningsbestemmelse i lov nr. 1195 af 14. november 2017 ændres, så tidspunktet for Skatteforvaltningens seneste offentliggørelse af standardformularer udskydes til den 1. januar 2020. Det foreslås samtidig, at leasingvirksomhederne senest skal anvende de offentliggjorte standardformularer seks måneder efter offentliggørelsestidspunktet, dog senest den 1. juli 2020.

Baggrunden for forslaget er, at det ved udarbejdelse af standardformularer har vist sig vanskeligt at udarbejde dem på en måde, så leasingaftalerne baseret på standardformularer kan anses for ”forhåndsgodkendt”. For at opnå dette mål vil standardformularer umiddelbar skulle udarbejdes i en sådan detaljeringsgrad, at de vil være begrænsende for den frie konkurrence og aftalefriheden mellem leasinggiver og leasingtager. På denne baggrund er det besluttet at inddrage udredningen af

standardformularerne i efterårets evaluering af de ændringer på leasingområdet, der blev gennemført ved lov nr. 1195 af 14. november 2017. Af hensyn til dette evalueringsarbejde og de efterfølgende politiske drøftelser foreslås fristerne for offentliggørelse og anvendelse af standardformularerne udskudt.

Efter forslaget vil det blive sikret, at der er tid til at afklare de udfordringer, der har vist sig ved udarbejdelse af standardformularerne, herunder i hvilket omfang standardformularer vil kunne anvendes.

Til § 15

Med lov nr. 732 af 8. juni 2018 blev Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM) indsat som § 17, stk. 2, nr. 8, i lov om registrering af køretøjer. Loven træder i kraft 1. januar 2019. Med ændringen bemyndiges skatteministeren til at fastsætte regler om terminaladgang til oplysninger i Køretøjsregisteret om identiteten af et køretøjs ejer eller bruger for DFIM.

Med lov nr. 468 af 14. maj 2018 blev der ligeledes indsat som § 17, stk. 2, nr. 8, i lov om registrering af køretøjer, at terminaladgang kunne tildeles virksomheder, der opkræver betaling for brug af veje, broer, færger eller tunneler. Denne lov træder i kraft 1. juli 2018.

Det foreslås at ophæve den vedtagne ændring om terminaladgang til DFIM i lov nr. 732 af 8. juni 2018 for at undgå, at lov om registrering af køretøjer pr. 1. januar 2019 vil have to gældende bestemmelser i § 17, stk. 2, nr. 8. Forslaget har derfor alene til formål at foretage en lovteknisk rettelse i loven.

Samtidig med, at det foreslås at ophæve den vedtagne ændring om terminaladgang til DFIM, genfremføres forslaget uden materielle ændringer, jf. lovforslagets § 9, nr. 2.

Til § 16

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. januar 2019. Loven er bl.a. en udmøntning af regeringens aftale med Dansk Folkeparti og Radikale Venstre om erhvervs- og iværksætterinitiativer. Det fremgår af aftaleteksten, at en række af de elementer, der indgår i lovforslaget, skal have virkning fra den 1. januar 2019. Dette gør sig gældende for indførelse af bagatelgrænser for registrering, afskaffelse af pvc-afgiften og afgiften på pvc-folier.

Det foreslås i *stk. 2*, at loven har virkning fra og med den 1. januar 2019, jf. dog *stk. 3*.

Det foreslås i *stk. 3*, at § 11, nr. 2 og 3, har virkning fra og med den 3. oktober 2017. Lovforslagets § 11, nr. 2 og 3, vedrører en undtagelse for genopbyggede biler, som skal afgiftsberigtiges på ny, for de tillæg og fradrag for energieffektivitet, der blev indført ved lov nr. 1195 af 14. november 2017. Efter det foreslåede vil registreringsafgiften skulle beregnes med de satser, der fremgår af registreringsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1062 af 7. september 2017. Overgangsordningen vil medføre, at køretøjer, der fra og med den 3. oktober 2017 til og med den 31. december 2018 er genopbygget og afgiftsberigtiget efter de hidtil gældende regler, også omfattes af de foreslåede lempeligere afgiftsregler.

Det foreslås i *stk. 4*, at Skatteforvaltningen foretager en genberegning af afgiften for køretøjer, som i perioden fra og med den 3. oktober 2017 til og med den 31. december 2018 er genopbygget og afgiftsberigtiget efter de hidtil gældende regler i registreringsafgiftslovens §§ 4 eller 5, jf. § 7. Skatteforvaltningen tilbagebetaler det forskelsbeløb, der følger af, at køretøjerne efter det foreslåede i stedet skal afgiftsberigtiges efter de regler for tillæg og fradrag for energieffektivitet, der fremgår af registreringsafgiftslovens §§ 4 eller 5, jf. lovbekendtgørelse nr. 1062 af 7. september 2017. Forskelsbeløbet vil blive tilbagebetalt til den, der har afgiftsberigtiget køretøjet.

Det foreslås i *stk. 5*, at tilbagebetalingen, jf. *stk. 4*, forfalder den 1. maj 2019 og forrentes efter reglerne i rentelovens § 5, *stk. 1*.

Det foreslås i *stk. 6*, at § 10, nr. 2, har virkning for det enkelte køretøj fra udløbet af den igangværende afgiftsperiode på tidspunktet for lovens ikrafttræden den 1. januar 2019, jf. *stk. 1*. Det foreslås herudover, at der ikke efterreguleres eller tilbagebetales afgiftsbeløb for perioden fra lovens ikrafttræden den 1. januar 2019 til virkningstidspunktet for det enkelte køretøj.

Loven gælder hverken for Færøerne eller Grønland, fordi de love, der ændres, ikke gælder for Færøerne eller Grønland og ikke indeholder hjemmel til at sætte lovene i kraft for Færøerne eller Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov*Gældende formulering**Lovforslaget***§ 1**

I x-lov (populærtitel), jf. lovbekendtgørelse nr., som ændret bl.a. ved og senest ved ..., foretages følgende ændringer:

§ X. ---**1.****2.**