

Skatteministeriet

J. nr. 14-3881387

Forslag
til
Lov om ændring af momsloven, registreringsafgiftsloven og forskellige andre love

(Ophævelse af fradragsbegrænsningen for moms på hotelophold og harmonisering af afgifterne på personbiler med tilladelse til erhvervmæssig persontransport¹⁾)

§ 1

I momsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 106 af 23. januar 2013, som ændret ved § 4 i lov nr. 789 af 28. juni 2013, § 7 i lov nr. 903 af 4. juli 2013, § 2 i lov nr. 1637 af 26. december 2013 og § 1 i lov nr. 554 af 2. juni 2014, foretages følgende ændringer:

1. § 42, stk. 1, nr. 6, ophæves.

Nr. 7 bliver herefter nr. 6.

2. § 42, stk. 2, 2. pkt., ophæves.

3. I § 42, stk. 2, 3. pkt., der bliver stk. 2, 2. pkt., ændres »I begge tilfælde er det en forudsætning« til: »Det er en forudsætning«.

4. I § 42, stk. 3, udgår »og 75 pct. af afgift af indkøb m.v., som vedrører virksomhedens kursusdeltageres hotelovernatning,«.

5. I § 42, stk. 4, 1. pkt., § 42, stk. 6, og § 42, stk. 7, ændres »stk. 1, nr. 7« til: »stk. 1, nr. 6«.

§ 2

I registreringsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 29 af 10. januar 2014, foretages følgende ændringer:

1. § 2, stk. 1, nr. 6, affattes således:

»6) personbiler med tilladelse til erhvervmæssig persontransport, som udelukkende anvendes hertil,«

1) Loven har som udkast været notificeret i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF (informationsproceduredirektivet), som ændret ved direktiv 98/48/EF.

2. § 2, stk. 1, nr. 7, litra c, ophæves.

Litra d og e bliver herefter litra c og d.

3. § 2, stk. 1, nr. 15, ophæves.

Nr. 16–21 bliver herefter nr. 15–20.

4. I § 2, stk. 4, ændres »nr. 17 og 18« til: »nr. 16 og 17«.

5. § 6, § 6 a og § 6 b ophæves.

6. § 7, stk. 1, 1. pkt., affattes således:

»Der svares afgift af tidligere afgiftsberigtigede motorkøretøjer, medmindre disse er omfattet af § 10, stk. 4, der er genopbygget efter at have været ødelagt ved færdselsuheld, eksplosion, ildebrand m.m., såfremt disse er omfattet af en skadesforsikring, og såfremt udgiften indbefattet merværdiafgift til fuldstændig udbedring af de ved færdselsuheld mv. skete skader overstiger 75 pct. af handelsværdien før uheldet for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, nr. 1, 65 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, nr. 2, 80 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 5, stk. 1, 90 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 5, stk. 2, og 85 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 5 a.«

7. § 7 b, stk. 2, nr. 5, ophæves.

8. § 27, stk. 1, nr. 4, affattes således:

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

§ 3

I brændstofforbrugsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 40 af 16. januar 2014, foretages følgende ændringer:

1. § 6, stk. 1, nr. 5, affattes således:

»5) Benzindrevne personbiler med tilladelse til erhvervsmæssig persontransport.«

2. § 6, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Af dieseldrevne personbiler med tilladelse til erhvervsmæssig persontransport betales det dobbelte af de i § 3, stk. 1, under B fastsatte satser for udligningsafgift.«

§ 4

I lov om vægtafgift af motorkøretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 185 af 18. februar 2014, som ændret ved § 2 i lov nr. 745 af 25. juni 2014, foretages følgende ændring:

1. I § 3, stk. 1, tabelafsnit D, ændres »D. Hyrevogne og sygetransportbiler.« til: »D. Personbiler med tilladelse til erhvervsmæssig persontransport.«

§ 5

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2015.

Stk. 2. For køretøjer afgiftsberigtiget efter de hidtidige bestemmelser i registreringsafgiftslovens § 6 a, stk. 1, og § 6 b, stk. 1, jf. lovbekendtgørelse nr. 29 af 10. januar 2014, finder de hidtidige bestemmelser i registreringsafgiftslovens 6 a, stk. 2-5, og 6 b, stk. 2-5 fortsat anvendelse.

Stk. 3. §§ 3 og 4 har virkning for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der begynder den 1. januar 2015 eller senere.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning

2. Lovforslagets formål og baggrund

3. Lovforslagets enkelte elementer

3.1. Fuldt fradrag for moms på hotelovernatninger

3.1.1. Gældende ret

3.1.2. Lovforslaget

3.2. Afgiftsharmonisering for taxier m.v.

3.2.1. Gældende ret

3.2.2. Lovforslaget

4. Økonomiske konsekvenser for det offentlige

4.1. Fuldt fradrag for moms på hotelovernatninger

4.2. Afgiftsharmonisering for taxier m.v.

5. Administrative konsekvenser for det offentlige

5.1. Fuldt fradrag for moms på hotelovernatninger

5.2. Afgiftsharmonisering for taxier m.v.

6. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

6.1. Fuldt fradrag for moms på hotelovernatninger

6.2. Afgiftsharmonisering for taxier m.v.

7. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

7.1. Fuldt fradrag for moms på hotelovernatninger

7.2. Afgiftsharmonisering for taxier m.v.

8. Administrative konsekvenser for borgerne

9. Miljømæssige konsekvenser

9.1. Fuldt fradrag for moms på hotelovernatninger

9.2. Afgiftsharmonisering for taxier m.v.

10. Forholdet til EU-retten

9.1. Fuldt fradrag for moms på hotelovernatninger

9.2. Afgiftsharmonisering for taxier m.v.

11. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

12. Sammenfattende skema

1. Indledning

Regeringen (Socialdemokraterne og Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Det Konservative Folkeparti har i juni 2014 indgået Aftale om en vækstpakke indeholdende en række initiativer rettet mod bedre regulering, styrket virksomhedsservice, forskning og uddannelse samt bedre erhvervsbeskatning m.v.

De enkelte dele af aftalen er indgået med tilslutning fra forskellige partier. Nærværende lovforslag vedrører fuldt fradrag for moms på hotelovernatninger og afgiftsharmonisering for taxier m.v. Alle ovennævnte partier er enige om at gennemføre disse initiativer.

2. Lovforslagets formål og baggrund

Aftale om en vækstpakke udmøntes i lovgivning ved blandt andet nærværende lovforslag.

Nærværende lovforslag indeholder følgende elementer fra aftalen:

”Fuld momsfradrag for hotelovernatninger

Momsfradraget for hotelovernatninger forhøjes, således at danske og udenlandske virksomheder fra og med 2015 vil have fuld fradragsret for deres momsudgifter til hotelovernatninger i Danmark.

Initiativet skønnes at medføre et årligt mindreprovenu på 105 mio. kr. efter tilbageløb og adfærd fra 2015 og frem.”

”Afgiftsharmonisering for taxier m.v.

Der gennemføres en harmonisering af afgifterne for taxiområdet i hele landet for at sikre lige beskatningsvilkår ved at gennemføre følgende tiltag:

- Afskaffelse af registreringsafgift for taxier, limousiner og sygetransportbiler, så alle personbiler til erhvervsmæssig persontransport er fritaget for registreringsafgift.
- Afskaffelse af reglerne om frikørsel af taxier og limousiner, så der fremover skal betales registreringsafgift ved videresalg af taxier og limousiner.
- De løbende afgifter for biler til offentlig servicetrafik omlægges, så alle kørselstyper er fritaget for vægt- og brændstofforbrugsafgift, og der betales dobbelt udligningsafgift for dieselbiler.

Harmoniseringen af afgiftsreglerne skønnes samlet set at medføre et merprovenu på ca. 85 mio. kr. i 2017 stigende til ca. 135 mio. kr. i 2020 efter tilbageløb og adfærd.”

3. Lovforslagets enkelte elementer

3.1. Fuldt fradrag for moms på hotelovernatninger

3.1.1. Gældende ret

Som udgangspunkt er der efter momsloven ikke fradrag for moms på hotelophold. Loven giver imidlertid virksomheder ret til at fradrage en del af momsen på hotelovernatninger i det omfang, udgifterne hertil er af streng erhvervsmæssig karakter. Virksomheder med momspligtige aktiviteter kan efter gældende regler fradrage 75 pct. af momsudgiften.

Virksomheder, som driver momsfri virksomhed, betaler ikke afgift af deres omsætning, men opnår til gengæld ikke fradrag for moms på indkøbte ydelser, herunder moms på hotelophold. Virksomheder med både momsfri og momspligtig aktivitet har ret til delvist momsfradrag. Der kan foretages 75 pct. fradrag for den del af afgiften, der forholdsmæssigt svarer til omsætningen i den momspligtige del af virksomheden.

Den danske fradragssats er inden for de seneste år blevet forhøjet. Med virkning fra 1. januar 2011 blev satsen øget fra 25 til 50 pct., og med virkning fra 1. januar 2014 blev satsen øget fra 50 til 75 pct., hvilket udgør det nuværende niveau.

3.1.2. Lovforslaget

Det foreslås, at fradragsbegrænsningen for moms på hotelophold ophæves. Forslaget vil betyde, at danske og udenlandske virksomheder opnår fuldt fradrag for momsudgifter afholdt i forbindelse med hotelovernatninger i Danmark, såfremt momsudgiften relaterer sig til virksomhedens momspligtige aktivitet.

Ændringen vil bidrage til en forbedring af danske hoteller og konferencecentres mulighed for at tiltrække danske og udenlandske erhvervskunder. Forslaget vil dermed bidrage til at skabe vækst og arbejdspladser i hotel- og restaurationsbranchen, ligesom der vil ske en generel forbedring af turisterhvervets konkurrencedygtighed.

Som nævnt ovenfor i afsnit 3.1.1 er fradragsretten i Danmark begrænset efter gældende regler. Det er en fradragsbegrænsning, som Danmark kan opretholde med hjemmel i momssystemdirektivets artikel 176 (2) (direktiv nr. 2006/112/EF af 28. november om det fælles merværdiafgiftssystem), idet Danmark allerede før 6. momsdirektiv trådte i kraft i 1978 anvendte en fradragsbegrænsningsregel. Efter ophævelsen kan fradragsbegrænsningen ikke senere genindføres.

3.2. Afgiftsharmonisering for taxier m.v.

3.2.1. Gældende ret

Afgiften på personbiler til erhvervmæssig persontransport afhænger i dag af, hvilken type tilladelse til persontransport det enkelte køretøj har. For taxier er der endvidere særlige afgiftsregler for køretøjer indrettet til kørestolsbrugere.

Reglerne for registreringsafgift, vægtafgift, brændstofforbrugsafgift og udligningsafgift er således forskellige for henholdsvis taxier, kørestolstaxier, limousiner, sygetransportbiler og OST-biler (biler til offentlig servicetrafik). Registreringsafgiften for personbiler til erhvervmæssig persontransport er i alle tilfælde betydeligt lavere end afgiften for almindelige personbiler.

3.2.1.1. Taxier

For taxier betales 70 pct. i registreringsafgift af afgiftspligtige værdier over 230.000 kr. Der betales tillæg og gives fradrag for sikkerhedsudstyr m.v. som for almindelige personbiler. Der er dog ingen fradrag eller tillæg for brændstofforbrug.

Taxier kan herudover overgå til privat anvendelse uden yderligere betaling af registreringsafgift, hvis taxien har kørt mindst 3 år og mindst 210.000 km, heraf 97.000 besatte km (kørsel med eller for betalende passagerer), eller mindst 2 år og 250.000 km, heraf mindst 115.000 besatte km. Disse regler benævnes frikørselsordningen.

Taxier er fritaget for vægt- og brændstofforbrugsafgift.

Udligningsafgiften er en løbende afgift, der skal udligne forskellen i brændstofafgiften for henholdsvis benzin og diesel. Den almindelige udligningsafgift medfører, at det ved en årskørsel på ca. 22.000 km vil være afgiftsmæssig ligestilling mellem kørsel i henholdsvis en benzindrevet og en dieseldrevet personbil.

For dieseldrevne taxier betales udligningsafgift med det dobbelte af satserne for almindelige personbiler, svarende til udligning ved en årskørsel på ca. 44.000 km. Fordoblingen skyldes taxiers øgede kørselsbehov i forhold til almindelige personbiler.

3.2.1.2. Kørestolstaxier

Kørestolstaxier er fritaget for registreringsafgift. Denne type af taxier kan ikke frikøres, og ved omregistrering til anden anvendelse end erhvervmæssig persontransport skal der således betales registreringsafgift i forhold til bilens afgiftspligtige værdi på salgstidspunktet.

Kørestolstaxier er fritaget for vægt- og brændstofforbrugsafgift.

For dieseldrevne kørestolstaxier betales udligningsafgift med det dobbelte af satserne for almindelige personbiler, svarende til udligning ved en årskørsel på ca. 44.000 km.

3.2.1.3. Limousiner

For limousiner betales 20 pct. i registreringsafgift af afgiftspligtige værdier over 12.100 kr. Der betales tillæg og gives fradrag for sikkerhedsudstyr m.v. som for almindelige personbiler. Der er dog ingen fradrag eller tillæg for brændstofforbrug.

Limousiner kan frikøres og overgå til privat anvendelse uden yderligere betaling af registreringsafgift, hvis de har kørt mindst 3 år og mindst 125.000 km, heraf 112.000 besatte km, eller mindst 2 år og 150.000 km, heraf mindst 135.000 besatte km.

Limousiner er fritaget for vægt- og brændstofforbrugsafgift.

For dieseldrevne limousiner betales udligningsafgiften med det dobbelte af satserne for almindelige personbiler, svarende til udligning ved en årskørsel på ca. 44.000 km.

3.2.1.4. Sygetransportbiler

For sygetransportbiler betales 20 pct. i registreringsafgift af afgiftspligtige værdier over 12.100 kr. Der betales tillæg og gives fradrag for sikkerhedsudstyr m.v. som for almindelige personbiler. Der er dog ingen fradrag eller tillæg for brændstofforbrug.

Sygetransportbiler kan ikke frikøres, og ved omregistrering til anden anvendelse end erhvervmæssig persontransport skal der således betales supplerende registreringsafgift i forhold til bilens afgiftspligtige værdi på salgstidspunktet.

Sygetransportbiler er fritaget for vægt- og brændstofforbrugsafgift.

For dieseldrevne sygetransportbiler betales udligningsafgiften med det dobbelte af satserne for almindelige personbiler, svarende til udligning ved en årskørsel på ca. 44.000 km.

3.2.1.5. OST-biler

OST-biler er fritaget for registreringsafgift. OST-biler kan ikke frikøres, og ved omregistrering til anden anvendelse skal der således betales registreringsafgift i forhold til bilens afgiftspligtige værdi på salgstidspunktet.

OST-biler betaler vægt- og brændstofforbrugsafgift som almindelige personbiler.

Tilladelserne til OST-kørsel erstatter de tidligere gældende tilladelser til erhvervmæssig persontransport (EP-tilladelser), jf. lov nr. 633 af 14. juni 2011. Reglerne for registreringsafgift, vægt- og brændstofforbrugsafgift samt udligningsafgift for biler med EP-tilladelse svarer til reglerne for OST-biler.

3.2.2. Lovforslaget

For at sikre, at der fremover er lige beskatingsvilkår for alle personbiler til erhvervmæssig persontransport, gennemføres en harmonisering og forenkling af afgifterne. Forslaget vil bidrage til lige og fair konkurrence i taxierhvervet, hvilket erfaringsmæssigt fører til en forbedret effektivitet og service.

Forslaget indebærer, at registreringsafgiften afskaffes for taxier, limousiner og sygetransportbiler, så alle personbiler til erhvervmæssig persontransport er fritaget for registreringsafgift.

Dernæst afskaffes reglerne om frikørsel af taxier og limousiner. Ved omregistrering til anden anvendelse end erhvervmæssig persontransport skal der således fremover betales registreringsafgift i forhold til bilens afgiftspligtige værdi på salgstidspunktet af alle personbiler til erhvervmæssig persontransport.

De løbende afgifter for OST-biler omlægges, så alle køretøjer til erhvervmæssig persontransport fremover er fritaget for vægt- og brændstofforbrugsafgift, og der betales dobbelt udligningsafgift for dieslbiler.

Ændringerne træder i kraft den 1. januar 2015. Taxier og limousiner indregistreret før denne dato vil fortsat kunne frikøres efter gældende regler.

4. Økonomiske konsekvenser for det offentlige

4.1. Fuldt fradrag for moms på hotelovernatninger

På baggrund af talmateriale fra Danmarks Statistik skønnes det, at fuld momsfradragsret for hotelovernatninger af strengt erhvervmæssig karakter medfører et umiddelbart mindreprovenu på 220 mio. kr. i 2015, *jf. tabel 4.1.*

Tabel 4.1. Provenuvirkning af fuldt fradrag for moms på hotelovernatninger

Mio. kr. (2014-niveau)	Varig virkning	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Umiddelbar provenuvirkning	-220	-220	-220	-220	-220	-220	-220
Provenuvirkning efter automatisk tilbageløb	-130	-130	-130	-130	-130	-130	-130
Provenuvirkning efter tilbageløb og adfærd	-105	-105	-105	-105	-105	-105	-105

Hovedparten af hotelvirksomheder med et betydeligt antal erhvervsrelateret overnattende afregner moms på månedsbasis. Finansårsvirkningen skønnes på den baggrund til -190 mio. kr. i 2015.

Tilbageløbet er beregnet med udgangspunkt i opgørelser foretaget af HORESTA, som peger på, at omkring 25 pct. af omsætningen kommer fra udenlandske kunder. Danske momsregistrerede købere vil herved umiddelbart opnå højere indkomst som følge af det øgede momsfradrag. Det medfører et tilbageløb gennem blandt andet selskabs- og udbytteskatter, afgifter m.v. som skønnes at udgøre ca. 55 pct. svarende til 90 mio. kr. i 2014-niveau. For de udenlandske virksomheder er der ikke tilbageløb.

Forhøjelsen af momsfradraget medfører alt andet lige, at den reelle omkostning, som danske og udenlandske virksomheder i praksis står over for ved køb af hotelovernatninger i Danmark i dag, falder. Det må forventes at medføre en øget omsætning i hotelbranchen, som vil modsvares af lavere aktivitet og beskæftigelse i andre erhverv. Forslaget skønnes at medføre et varigt mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd på 105 mio. kr.

Den begrænsede fradragsret for moms på hotelovernatninger udgør en negativ skatteudgift,

det vil sige en skattesanktion. Fuldt fradrag for moms på hotelovernatninger medfører, at denne hidtidige skattesanktion ophører.

Hertil kommer, at det danske momsgrundlag som følge af forslaget reduceres, hvilket medfører en varig besparelse i det danske bidrag til EU's egne indtægter på ca. 3 mio. kr. om året.

4.2. Afgiftsharmonisering for taxier m.v.

Afskaffelse af registreringsafgiften for taxier, limousiner og sygetransportbiler forventes at resultere i et umiddelbart mindreprovenu til staten, mens afskaffelsen af frikørselsordningen omvendt forventes at resultere i et umiddelbart merprovenu fra registreringsafgift af brugte biler. Harmoniseringen af vægt-, ejer- og udligningsafgiften forventes ikke at have nogen nævneværdig umiddelbar provenuvirkning. Samlet set forventes lovforslaget at medføre et umiddelbart merprovenu på ca. 225 mio. kr. i varig virkning samt et merprovenu efter tilbageløb og adfærd på ca. 130 mio. kr. i varig virkning. Med forslaget reduceres den nuværende skatteudgift vedrørende erhvervsmæssig personbefordring. Provenuvirkningerne fremgår af tabel 4.2 nedenfor.

Mio. kr. (2014-niveau)	Varig virkning	2015	2016	2017	2018	Finansår 2015
Afskaffelse af registreringsafgift	-35	-35	-35	-35	-35	-30
Afskaffelse af frikørselsordning	255	0	0	185	265	0
I alt umiddelbar provenuvirkning	225	-35	-35	155	235	-30
I alt provenuvirkning efter tilbageløb	160	-25	-25	110	165	
I alt provenuvirkning efter tilbageløb og adfærd	130	-30	-30	85	135	

Afskaffelsen af registreringsafgiften for taxier, limousiner og sygetransportbiler forventes at medføre et mindreprovenu på 35 mio. kr. såvel i de enkelte år som i varig virkning. Finansårseffekten i 2015 forventes at udgøre -30 mio. kr., da der i starten af 2015 afregnes registreringsafgift efter gældende regler for biler indregistreret i slutningen af 2014.

Kørestolstaxier og OST-biler betaler ikke registreringsafgift efter gældende regler, og der er ikke nogen provenuvirkning for disse biler fra denne del af lovforslaget.

Afskaffelsen af frikørselsordningen for taxier og limousiner indføres for biler, der indregistreres fra 1. januar 2015 og senere. Denne del af lovforslaget har derfor først provenuvirkning fra 2017, hvor de første biler fra 2015 ellers ville være frikørt efter gældende regler. Provenuvirkningen i 2017 forventes at udgøre ca. 185 mio. kr. svarende til registreringsafgiften fra taxier og limousiner, der ellers ville frikørt efter 2 år. Den fulde provenuvirkning på 265 mio. kr. pr. år opnås i 2018. Dette provenu svarer til den skønnede årlige registreringsafgift for taxier og limousiner, der ellers ville være frikørt både efter 2 år og 3 år. Provenuvirkningen af afskaffelsen af frikørselsordningen udgør 255 mio. kr. i varig virkning. Kørestolstaxier, sygetransportbiler og OST-biler kan ikke frikøres efter gældende regler, og der er ikke nogen provenuvirkning for disse biler fra denne del af lovforslaget.

Harmoniseringen af vægt-, ejer- og udligningsafgiften indebærer ændringer for OST-biler.

Vægt-, ejer- og udligningsafgiften for disse køretøjer svarer efter gældende regler til de tilsvarende afgifter for almindelige personbiler. Ifølge lovforslaget skal disse biler fremover fritages for vægt- og brændstofforbrugsafgift. Til gengæld betales udligningsafgift for dieselbiler med det dobbelte af satsen efter gældende regler for almindelige personbiler. Hermed bringes reglerne i overensstemmelse med de regler, der gælder for de øvrige typer af personbiler til erhvervsmæssig persontransport. Denne del af forslaget har ikke nævneværdige provenumæssige virkninger.

Beregningen af provenuvirkninger er foretaget med udgangspunkt dels i registerdata for bestanden af køretøjer og betalt afgift pr. køretøj, dels i antallet af udstedte tilladelser indenfor de enkelte tilladelseskategorier. Desuden er anvendt skøn for det aktuelle niveau for antallet af nyregistrerede og antal frikørte biler pr. år. For flere tilladelsestyper er der tale om en del variation i antallet af nyregistreringer fra år til år, og de anvendte skøn er baseret på vurderinger af bl.a. bestandens størrelse og det gennemsnitlige antal nyregistreringer over en flerårig periode. I de kategorier, hvor bilerne kan frikøres, er der beregnet afgiftsværdier for de frikørte biler. Det antages, at antallet af frikørsler svarer til antallet af nyregistreringer. Afgiftsværdierne er opgjort med udgangspunkt i indsamlede priser på en række frikørte biler eller biler med lignende alder og kilometertal. Da beregningerne i væsentligt omfang er baseret på vurderinger og skøn, er opgørelsen af provenuvirkningerne behæftet med usikkerhed.

Mindreprovenuet i 2015 og 2016 samt merprovenuet i 2017 og de efterfølgende år reduceres som følge af tilbageløb fra andre skatter og afgifter. Samlet set forventes den umiddelbare provenuvirkning på 225 mio. kr. årligt i varig virkning reduceret til 160 mio. kr. årligt i varig virkning efter tilbageløb.

Adfærdseffekterne er opgjort under den forudsætning, at meromkostningerne for erhvervet, når forslaget er fuldt indfaset, overvæltes i priserne for erhvervets ydelser. Effekterne omfatter dels ændret arbejdsudbud, dels reduceret forbrugsmulighed og substitution fra køb af taxi-ydelser til køb af andre typer varer og tjenesteydelser. Det er usikkert, om meromkostningerne kan overvæltes, idet taximarkedet er et reguleret marked, hvor kommunerne fastsætter bl.a. maksimale takster for kørslen.

5. Administrative konsekvenser for det offentlige

5.1. Fuldt fradrag for moms på hotelovernatninger

Forslaget skønnes ikke at medføre administrative konsekvenser for det offentlige.

5.2. Afgiftsharmonisering for taxier m.v.

Det skønnes, at der vil være engangsomkostninger på 500.000 kr. til systemtilretninger.

6. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

6.1. Fuldt fradrag for moms på hotelovernatninger

Det private erhvervsliv får en umiddelbar lempelse svarende til det umiddelbare mindreprovenu på 220 mio. kr.

Hertil kommer, at forslaget styrker konkurrenceevnen for danske udbydere af

hotellovernatninger over for konkurrenter i udlandet. Denne effekt forventes at føre til, at et antal danske og udenlandske virksomheder, der i dag lægger deres forbrug af hotellovernatninger i udlandet, vil flytte en del af dette forbrug til Danmark.

6.2. Afgiftsharmonisering for taxier m.v.

Omkostningerne i taxierhvervet vil blive forøget svarende til det umiddelbare merprovenu på ca. 235 mio. kr. årligt, når ændringerne er fuldt indfaset, og ca. 225 mio. kr. årligt i varig virkning. Meromkostningen skyldes afskaffelsen af frikørselsordningen, mens omvendt afskaffelsen af registreringsafgiften isoleret set resulterer i reducerede omkostninger.

Meromkostningerne bæres af de dele af erhvervet, der har biler, der er omfattet af frikørselsordningen efter gældende regler, dvs. taxier og limousiner. Omvendt reduceres omkostningerne i erhverv, der udøver sygetransport, idet registreringsafgiften afskaffes for biler til sygetransport samtidig med, at der ikke er mulighed for at frikøre disse biler, hverken efter gældende regler eller ifølge lovforslaget. For så vidt angår kørestolstaxier og OST-biler (biler til offentlig servicetrafik) er der ikke nævneværdige økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

Det er usikkert, om meromkostningerne kan overvælttes i priserne for taxiydelser, idet taximarkedet er et reguleret marked, hvor kommunerne fastsætter bl.a. maksimale takster for kørslen. I den udstrækning, der er mulighed for hel eller delvis overvæltning, vil meromkostningerne blive båret af andre typer virksomheder samt af private. De samlede økonomiske konsekvenser for erhvervslivet kan således evt. blive reduceret gennem hel eller delvis overvæltning.

7. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

7.1. Fuldt fradrag for moms på hotellovernatninger

Ændringen medfører, at der kan foretages fuldt fradrag for moms på hotellovernatninger, mens fradragsbegrænsningen i forhold til restaurationsydelser bevares. Efter gældende regler kan der foretages fradrag for 25 pct. af afgiften, som er pålagt restaurationsydelser.

En differentieret momsfradragsats på henholdsvis restaurations- og hotelydelser medfører administrative omkostninger for virksomheder, der tilbyder begge ydelser i pakkeform. En differentiering i momsfradragsatsen eksisterer dog allerede i dag, og det vurderes på denne baggrund, at fuld fradragsret for virksomheders momsudgifter til hotellovernatninger ikke vil give øgede administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Lovforslaget sendes i høring hos Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR).

7.2. Afgiftsharmonisering for taxier m.v.

Forslaget medfører en administrativ byrde i form af ændringer i proceduren for vurdering og afgiftsberigtigelse i forbindelse med de omhandlede personbilers omregistrering til anden anvendelse.

Samtidig medfører ophævelsen af frikørselsordningen for taxier og limousiner dog, at vognmændene fremover ikke skal dokumentere deres kørsel via elektroniske kørebøger m.v.

for SKAT, hvilket vurderes som en administrativ lettelse.

Forslaget vurderes samlet set ikke at have nævneværdige administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Lovforslaget sendes i høring hos Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR).

8. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

9. Miljømæssige konsekvenser

9.1. Fuldt fradrag for moms på hotelovernatninger

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

9.2. Afgiftsharmonisering for taxier m.v.

Afgiftsændringerne for taxier m.v. trækker på den ene side i retning af anskaffelse af billigere biler. Billigere biler har generelt en kortere levetid og kan køre færre kilometer over levetiden for den enkelte bil. På den anden side gør afgiftsændringerne det mere attraktivt at beholde en dyrere bil i længere tid. Det er vanskeligt at skønne over afgiftsændringernes samlede virkning på taxiernes type, alder, udskiftningshastighed samt antal kørte kilometer for taxivognparken.

Hvis meromkostningerne for taxierhvervet kan overvæltet helt eller delvist i priserne, vil efterspørgslen efter taxiudlejninger blive reduceret og erstattet af efterspørgsel efter transport med andre transportmidler eller efter helt andre typer varer og tjenesteydelser. Det er vanskeligt at opgøre miljøeffekten ved en sådan ændring i efterspørgslen. Det er desuden usikkert, om meromkostningerne kan overvæltet i priserne, idet taximarkedet er et reguleret marked, hvor kommunerne fastsætter bl.a. maksimale takster for kørslen.

Samlet set vurderes der for så vidt angår afgiftsharmonisering af taxier m.v. ikke at være nævneværdige miljømæssige effekter ved lovforslaget.

10. Forholdet til EU-retten

10.1 Fuldt fradrag for moms på hotelovernatninger

Den gældende fradragsbegrænsning for moms på hotelovernatninger har hjemmel i EU's momssystemdirektivs artikel 176 (2), hvorefter Danmark kan opretholde begrænsningen på de betingelser, som var gældende, da 6. momsdirektiv trådte i kraft i 1978. Ophæves fradragsbegrænsningen som foreslået, kan den ikke senere genindføres.

10.2. Afgiftsharmonisering for taxier m.v.

Lovforslaget notificeres som udkast efter direktiv 98/34/EF (informationsproceduredirektivet) med senere ændringer. Der er tale om en skattemæssig foranstaltning, som ikke er omfattet af en stand still periode.

11. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslaget har i perioden fra den 5. september 2014 til den 3. oktober 2014 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

3F, 3F Privat Service, Hotel og Restauration, Advokatsamfundet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark, Borger- og retssikkerhedschefen i SKAT, Business Danmark, CAD, CEPOS, Cevea, Danish Operators, Danmarks Motor Union, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rejsebureau Forening, Danmarks Restauranter og Cafeer, Dansk Aktionærforening, Dansk Automat Brancheforening, Dansk Automobil Sports Union, Dansk Automobilforhandler Forening, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Lokalsyn, Dansk Rejsebureau Forening, Dansk Told- og Skatteforbund, Dansk Ungdoms Fællesråd, Danske Advokater, Danske Maritime, Danske Speditører, Danske Synsvirksomheder, DANVA, Datatilsynet, De Samvirkende Købmænd, Den Danske Bilbranche, Den Danske Skatteborgerforening, DI, ERFAgruppen-Bilsyn, Erhvervsstyrelsen – Team Effektiv Regulering, FDM, Finans og Leasing, Finansrådet, Foreningen af Rådgivende Ingeniører, Foreningen Danske Revisorer, Forsikring & Pension, Forsikringsmæglerforeningen, Frie Funktionærer, FSR - danske revisorer, Greenpeace Danmark, HORESTA, Håndværksrådet, International Transport Danmark, KL, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Kraka, Landbrug & Fødevarer, Landsforeningen for Bæredygtigt Landbrug, Landsskatteretten, Ledernes Hovedorganisation, LO, Miljøstyrelsen, Mineralolie Brancheforeningen, Moderniseringsstyrelsen, Motorcykel Forhandler Foreningen, Motorhistorisk Samråd, Nationalt Center for Miljø og Energi, Naturstyrelsen, Noah, Rejsearrangører i Danmark, Restaurationsbranchen.dk, Sammenslutningen af Karosseribyggere og Autooprettere i Danmark, SKAT, Skatteankestyrelsen, SRF Skattefaglig Forening, Vedvarende Energi, VisitDenmark og WWF.

12. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/ mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for det offentlige	<p>1. <i>Hotelmoms</i> Ingen</p> <p>2. <i>Taxier m.v.</i> Lovforslaget medfører samlet set et merprovenu, når det er fuldt indfaset i 2018, på ca. 135 mio. kr. efter tilbageløb og adfærd. Den varige virkning udgør ca. 130 mio. kr. årligt efter tilbageløb og adfærd.</p>	<p>1. <i>Hotelmoms</i> Forslaget om hotelmoms skønnes at medføre et umiddelbart varigt mindreprovenu på ca. 220 mio. kr. svarende til et varigt mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd på ca. 105 mio. kr. Hertil kommer, at forslaget skønnes at medføre en besparelse i det danske bidrag til EU's egne indtægter på ca. 3 mio. kr. om året.</p>

		<p>2. <i>Taxier m.v.</i> Afskaffelsen af registreringsafgiften for taxier m.v. medfører isoleret set et umiddelbart mindreprovenu på ca. 35 mio. kr. årligt. I 2015 og 2016, hvor forslaget om afskaffelse af frikørselsordningen endnu ikke er indfaset, forventes således et mindreprovenu på ca. 30 mio. kr. efter tilbageløb og adfærd. Finansårseffekten i 2015 er et umiddelbart mindreprovenu på ca. 30 mio. kr.</p>
Administrative konsekvenser for det offentlige	Ingen	<p>1. <i>Hotelmoms</i> Ingen</p> <p>2. <i>Taxier mv.</i> Systemtilretninger hos SKAT for ca. 500.000 kr.</p>
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	<p>1. <i>Hotelmoms</i> Forslaget om hotelmoms skønnes at give erhvervslivet en umiddelbar lempelse på 220 mio. kr.</p> <p>3. <i>Taxier m.v.</i> Ingen</p>	<p>1. <i>Hotelmoms</i> Ingen</p> <p>2. <i>Taxier m.v.</i> Omkostningerne i taxierhvervet vil blive forøget svarende til det umiddelbare merprovenu på 235 mio. kr., årligt, når ændringerne er fuldt indfaset, og 225 mio. kr. årligt i varig virkning. Det er usikkert, om meromkostningerne kan overvælttes i priserne for taxiudlejninger, idet taximarkedet er et reguleret marked, hvor kommunerne fastsætter bl.a. maksimale takster for kørslen.</p>
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	<p>Lovforslaget sendes i høring hos Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR).</p>	
Administrative konsekvenser for borgerne	<p>Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.</p>	

Miljømæssige konsekvenser	Der vurderes ikke at være nævneværdige miljømæssige konsekvenser ved lovforslaget.
Forholdet til EU-retten	<p><i>1. Hotelmoms</i> Forslaget om at ophæve fradragsbegrænsningen på hotelovernatninger betyder, at der ikke senere kan indføres en begrænsning.</p> <p><i>2. Taxier m.v.</i> Lovforslaget notificeres som udkast efter direktiv 98/34/EF (informationsproceduredirektivet) med senere ændringer.</p>

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Forslaget om ophævelse af fradragsbegrænsningen for moms på hotelophold indebærer udelukkende en forøgelse af fradragssatsen fra 75 til 100 pct. Med forslaget bliver der ikke ændret ved afgiftsgrundlaget eller betingelserne for at kunne foretage fradrag for moms på hotelovernatninger, herunder at udgifterne skal være af streng erhvervsmæssig karakter.

Til nr. 2, 3 og 5

Som følge af lovforslagets § 1, nr. 1, foretages konsekvensændringer.

Til nr. 4

Det foreslås i lovforslagets § 1, nr. 1, at fradragsbegrænsningen for momsudgiften til hotelovernatninger ophæves. Af konkurrencemæssige hensyn har kursusvirksomheder samme ret til fradrag for momsudgifter til kursisters overnatninger, som almindelige virksomheder har for hotelovernatninger. Forslaget betyder, at der også fremover er ens fradragsmuligheder.

Til § 2

Til nr. 1

Køretøjer, der udfører offentlig servicetrafik, dvs. OST-biler, er fritaget for registreringsafgift efter registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 6.

Det foreslås, at denne bestemmelse gøres generel, så alle personbiler med tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, og som udelukkende anvendes til dette formål, bliver fritaget for registreringsafgift. Efter forslaget vil registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 6, således gælde for både taxier, herunder kørestolstaxier, samt limousiner, sygetransportbiler og OST-biler.

Til nr. 2

Sygetransportkøretøjer er fritaget for registreringsafgift efter registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 7, litra c. Denne fritagelsesbestemmelse vil efter forslaget være overflødig, fordi fritagelsen for registreringsafgift efter forslagets § 2, nr. 1, vil gælde alle køretøjer med tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, herunder sygetransportkøretøjer. Det foreslås derfor, at bestemmelsen ophæves.

Til nr. 3

Taxier, som er godkendt til persontransport af mindst én person siddende i kørestol, er fritaget for registreringsafgift efter registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 15. Disse taxier kan ikke frikøres.

Fritagelsesbestemmelsen i § 2, stk. 1, nr. 15, vil efter forslaget være overflødig, fordi fritagelsen for registreringsafgift efter forslagets § 2, nr. 1, vil gælde alle køretøjer med tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, herunder kørestolstaxier. Det foreslås derfor, at bestemmelsen ophæves.

Til nr. 4

Som følge af § 2, nr. 3, hvor det foreslås at ophæve registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 15, ændres nummereringen af de efterfølgende numre, således at nr. 17 og 18 fremover vil være nr. 16 og 17. Som konsekvens heraf tilrettes § 2, stk. 4.

Til nr. 5

Det foreslås, at bestemmelserne om registreringsafgift af taxier, limousiner og sygetransportbiler udgår. Disse køretøjskategorier vil efter forslaget være fritaget fra registreringsafgift efter § 2, stk. 1, nr. 6, jf. forslagets § 2, nr. 1.

Det foreslås videre, at frikørselsordningerne for taxier og limousiner udgår. Det medfører således, at der ved omregistrering til andet formål end erhvervmæssig persontransport fremover skal beregnes registreringsafgift efter bilens afgiftspligtige værdi på salgstidspunktet.

Til nr. 6

I registreringsafgiftslovens § 7, stk. 1, er fastsat grænser for, hvor omfattende en færdselsskade kan være, uden at der skal betales registreringsafgift af den genopbyggede bil. Grænserne følger størrelsen af registreringsafgiften for de enkelte køretøjskategorier.

Som konsekvens af, at det foreslås at fritage taxier m. fra registreringsafgift, udgår grænsen for disse.

Til nr. 7

Registreringsafgiftslovens § 7 b, stk. 2, angiver beregningsgrundlaget for godtgørelse af registreringsafgift ved udførsel af biler og motorcykler.

Som konsekvens af, at det foreslås at fritage taxier m.v. fra registreringsafgift, udgår reglerne for beregning af godtgørelse for disse.

Til nr. 8

Da det foreslås, at registreringsafgiftslovens §§ 6, 6a og 6 b udgår, omformuleres § 27, stk. 1, nr. 4, så der ikke længere henvises til disse bestemmelser.

Til § 3

Til nr. 1

Benzindrevne taxier, herunder kørestolstaxier, samt limousiner og sygetransportbiler er fritaget for brændstofforbrugsafgift, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 6, stk. 1, nr. 5. Fritagelsen gælder ikke for OST-biler, som derfor afregner brændstofforbrugsafgift efter samme regler som almindelige personbiler.

Da reglerne efter forslaget ensrettes for alle personbiler med tilladelse til erhvervmæssig persontransport, foreslås det herefter, at fritagelsen udvides til også at gælde OST-biler.

Reglerne om OST-biler blev vedtaget i 2011, jf. lov nr. 633 af 14. juni 2011. Indtil da fandtes et lignende regelsæt i lov om buskørsel, de såkaldte EP-tilladelser. Af forarbejderne til lov nr. 633 af 14. juni 2011 § 2, stk. 4, fremgår følgende:

”Tidspunktet for udløbet af tilladelser efter lov om buskørsel begrænset til kørsel i tilknytning til kontrakt med et trafikselskab om almindelig rutekørsel, de såkaldte EP-tilladelser, er fastsat efter tidspunktet for udløbet af vognmandens øvrige tilladelser efter busloven og således ikke efter udløbet af virksomhedens kontrakt med et trafikselskab om offentlig servicetrafik.

De vognmænd, hvis EP-tilladelser udløber før udløbet af virksomhedens kontrakt med et trafikselskab om offentlig servicekørsel, vil derfor kunne komme i klemme, hvis de ikke opfylder kravet om at have en taxitilladelse for at få udstedt en tilladelse til offentlig servicetrafik.

For at afhjælpe denne særlige situation vil en virksomheds EP-tilladelse kunne forlænges indtil udløbet af den kontrakt, som virksomheden inden den 15. juni 2011 har indgået med et trafikselskab om offentlig servicetrafik. Det samme gælder, hvis der er afgivet bindende bud om offentlig service trafik inden den 15. juni 2011, selv om der ikke er indgået endelig kontrakt herom. Her vil en eksisterende tilladelse kunne forlænges eller en ny tilladelse tildeles, såfremt der efterfølgende indgås kontrakt.”

Da brændstofforbrugsafgiften er en løbende afgift, skal det understreges, at den foreslåede bestemmelse også omfatter de personbiler, som stadig anvendes til erhvervmæssig persontransport på baggrund af en EP-tilladelse.

Til nr. 2.

Dieseldrevne taxier, herunder kørestolstaxier, samt limousiner og sygetransportbiler betaler det dobbelte i udligningsafgift i forhold til almindelige personbiler, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 6, stk. 2. Denne bestemmelse gælder ikke for OST-biler.

Da reglerne efter forslaget ensrettes for alle personbiler med tilladelse til erhvervmæssig persontransport, foreslås det således, at § 6, stk. 2, udvides til også at omfatte OST-biler.

Da udligningsafgiften er en løbende afgift, skal det understreges, at den foreslåede bestemmelse også omfatter de personbiler, som stadig anvendes til erhvervmæssig persontransport på baggrund af en EP-tilladelse, jf. bemærkningerne til nr. 1.

Til § 4

Til nr. 1

Taxier, herunder kørestolstaxier, samt limousiner og sygetransportbiler er fritaget for vægtafgift, jf. vægtafgiftslovens § 3, stk. 1, tabelafsnit D. OST-biler betaler derimod vægtafgift efter de samme regler som almindelige personbiler.

Da reglerne efter forslaget ensrettes for alle personbiler med tilladelse til erhvervmæssig persontransport, foreslås det herefter, at fritagelsen for betaling af vægtafgift udvides til også

at gælde OST-biler.

Da vægtafgiften er en løbende afgift, skal det understreges, at den foreslåede bestemmelse også omfatter de personbiler, som stadig anvendes til erhvervsmæssig persontransport på baggrund af en EP-tilladelse, jf. bemærkningerne til § 3.

Til § 5

Til stk. 1

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. januar 2015.

Til stk. 2

Det foreslås, at taxier og limousiner, der er afgiftsberigtiget efter de hidtil gældende bestemmelser i registreringsafgiftsloven, fortsat vil kunne frikøres efter de hidtil gældende bestemmelser herom.

Til stk. 3

Bestemmelsen præciserer, at ændringerne sker ved en løbende overgang, idet ændringerne først får virkning for det enkelte køretøj for den først kommende afgiftsperiode i 2015.

Bilag

Bilag 1 – Andre bilag (EU-direktiver, forordninger, tekniske redegørelser)

Bilag 2 – Parallelttekster

Bilag 2

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

§ 42. Virksomheder kan ikke fradrage afgift af indkøb mv., som vedrører

1) ... 5) ---

6) hotelovernatning, jf. dog stk. 2,

7) ---

Stk. 2-7 ---

§ 42 ---

Stk. 2. Virksomheder kan uanset bestemmelsen i stk. 1, nr. 5, fradrage 25 pct. af afgift af restaurationsydelser. Virksomheder kan uanset bestemmelsen i stk. 1, nr. 6, fradrage 75 pct. af afgift af hotelovernatning. I begge tilfælde er det en forudsætning, at udgifterne hertil er af strengt erhvervsmæssig karakter.

Stk. 3-7 ---

§ 42 ---

Stk. 2. Virksomheder kan uanset bestemmelsen i stk. 1, nr. 5, fradrage 25 pct. af afgift af restaurationsydelser. Virksomheder kan uanset bestemmelsen i stk. 1, nr. 6, fradrage 75 pct. af afgift af hotelovernatning. I begge tilfælde er det en forudsætning, at udgifterne hertil er af strengt erhvervsmæssig karakter.

Stk. 3-7 ---

§ 42 ---

Stk. 3. Virksomheder, der driver kursusvirksomhed efter § 13, stk. 1, nr. 3, 2. pkt., kan fradrage 25 pct. af afgift af indkøb m.v., som vedrører bespisning af virksomhedens kursusdeltagere, og 75 pct. af afgift af indkøb m.v., som vedrører virksomhedens kursusdeltageres hotelovernatning, i det omfang indkøbet heraf står i rimeligt forhold til de afholdte kurser.

Lovforslaget

§ 1

I momsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 106 af 23. januar 2013, som ændret ved § 4 i lov nr. 789 af 28. juni 2013, § 7 i lov nr. 903 af 4. juli 2013, § 2 i lov nr. 1637 af 26. december 2013 og § 1 i lov nr. 554 af 2. juni 2014, foretages følgende ændringer:

1. § 42, stk. 1, nr. 6, ophæves.
Nr. 7 bliver herefter nr. 6.

2. § 42, stk. 2, 2. pkt., ophæves.

3. I § 42, stk. 2, 3. pkt., der bliver stk. 2, 2. pkt., ændres »I begge tilfælde er det en forudsætning« til: »Det er en forudsætning«.

4. I § 42, stk. 3, udgår »og 75 pct. af afgift af indkøb m.v., som vedrører virksomhedens kursusdeltageres hotelovernatning,«.

Stk. 4-7 ---

§ 42 ---

Stk. 4. Virksomheder, der lejer personmotorkøretøjer i mere end 6 måneder i sammenhæng, kan uanset bestemmelsen i stk. 1, nr. 7, fradrage afgiften af lejen, dog højst med 25 pct. af fradragsgrundlaget efter stk. 5. Det er en betingelse, at mindst 10 pct. af den årlige kørsel med det lejede køretøj anvendes i forbindelse med virksomhedens fradragsberettigede levering af varer og ydelser.

Stk. 5 ---

Stk. 6. Virksomheder, der forhandler eller udlejer motorkøretøjer, eller som driver køreskole, kan uanset bestemmelsen i stk. 1, nr. 7, fradrage afgiften af indkøb mv. til disse formål.

Stk. 7. Virksomheder kan uanset bestemmelsen i stk. 1, nr. 7, fradrage merværdiafgiften på passagen af den faste forbindelse over Øresund.

5. I § 42, stk. 4, 1. pkt., § 42, stk. 6, og § 42, stk. 7, ændres »stk. 1, nr. 7« til: »stk. 1, nr. 6«.

§ 2

I registreringsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 29 af 10. januar 2014, foretages følgende ændringer:

§ 2. Fritaget for afgift er:

- 1) ... 5) ---
- 6) køretøjer, der med tilladelse til offentlig servicetrafik efter lov om taxikørsel m.v. udelukkende benyttes til udførelse af almindelig rutekørsel for et trafikselskab omfattet af lov om trafikselskaber,

7) ... 21) ---

Stk. 2-4 ---

§ 2. Fritaget for afgift er:

- 1) ... 6) ---
- 7) køretøjer, som omhandlet i § 5 a, stk. 1, der
 - a) ... b) ---
 - c) eventuelt med reduceret sædeantal udelukkende benyttes til erhvervmæssig befordring af patienter og donorer (sygetransportkøretøjer),
 - d) ... e) ---
- 8) ... 21) ---

Stk. 2-4 ---

§ 2. Fritaget for afgift er:

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

1. § 2, stk. 1, nr. 6, affattes således:

»6) personbiler med tilladelse til erhvervmæssig persontransport, som udelukkende anvendes hertil,«

2. § 2, stk. 1, nr. 7, litra c, ophæves.

Litra d og e bliver herefter litra c og d.

3. § 2, stk. 1, nr. 15, ophæves.

Nr. 16–21 bliver herefter nr. 15–20.

16) ... 21) ---
Stk. 2-4 ---

§ 2 ---

Stk. 4. Skatteministeren fastsætter nærmere regler vedrørende afgørelser om afgiftsfritagelse efter stk. 1, nr. 17 og 18.

4. I § 2, *stk. 4*, ændres »nr. 17 og 18» til: »nr. 16 og 17«.

§ 6. For køretøjer, som udelukkende benyttes til erhvervmæssig befording af patienter og donorer, udgør afgiften 0 pct. af de første 12.100 kr. af den afgiftspligtige værdi og 20 pct. af resten, jf. dog § 2, stk. 1, nr. 7, litra c..

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

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

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

5. § 6, § 6 a og § 6 b ophæves.

§ 6 a. For køretøjer, som har tilladelse til taxikørsel efter § 1, stk. 1, i lov om taxikørsel, udgør afgiften 0 pct. af de første 230.000 kr. af den afgiftspligtige værdi og 70 pct. af resten, hvis køretøjet alene benyttes til erhvervmæssig personbefordring og herudover alene

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

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

Stk. 3. For brugte køretøjer beregnes afgiften på samme måde som for nye. Beløbene i stk. 1 og 2, § 3, stk. 2, og § 8, stk. 7, nedsættes med samme procentdele, som køretøjets værdi inklusive afgift er ændret, sammenholdt med tilsvarende

køretøjer, der er afgiftsberigtiget som nye. Et brugt køretøjs alder bestemmes efter § 4, stk. 8.

Stk. 4. Et køretøj, som er afgiftsberigtiget efter stk. 1, afgiftsberigtiges efter § 4, hvis betingelsen for den foretagne afgiftsberigtigelse ikke længere opfyldes. Afgiften nedsættes dog med 70 pct. af den del af køretøjets afgiftspligtige værdi, der overstiger 230.000 kr. Afgiften bortfalder, hvis omregistrering sker, efter at køretøjet her i landet har kørt

1) mindst 3 år og mindst 210.000 km, heraf mindst 97.000 besatte kilometer, eller

2) mindst 2 år og mindst 250.000 km, heraf mindst 115.000 besatte kilometer.

Stk. 5. Taxameterattest og trafikbog skal føres som dokumentation for, at de i stk. 4 og 5 nævnte betingelser er opfyldt. Skatteministeren kan fastsætte særlige kontrolregler som betingelse for afgiftsfritagelsen.

§ 6 b. For køretøjer, som har tilladelse til limousinekørsel efter § 2, stk. 3, i lov om taxikørsel, udgør afgiften 0 pct. af de første 12.100 kr. af den afgiftspligtige værdi og 20 pct. af resten, hvis køretøjet alene benyttes til erhvervsmæssig befordring af personer i overensstemmelse med tilladelsen til limousinekørsel.

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

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

Stk. 4. Et køretøj, som er afgiftsberigtiget efter stk. 1, afgiftsberigtiges efter § 4, hvis betingelsen for den foretagne afgiftsberigtigelse ikke længere opfyldes. Afgiften nedsættes dog med 20 pct. af den del af køretøjets afgiftspligtige værdi, der overstiger 12.100 kr. Afgiften bortfalder, hvis omregistreringen sker, efter at køretøjet her i landet har kørt

1) mindst 3 år og mindst 125.000 km, heraf mindst 112.000 besatte kilometer, eller

2) mindst 2 år og mindst 150.000 km, heraf mindst 135.000 besatte kilometer.

Stk. 5. Taxameterattest og trafikbog skal føres

som dokumentation for, at de i stk. 4 og 5 nævnte betingelser er opfyldt. Skatteministeren kan fastsætte særlige kontrolregler som betingelse for afgiftsfritagelsen.

§ 7. Der svares afgift af tidligere afgiftsberigtigede motorkøretøjer, medmindre disse er omfattet af § 10, stk. 4, der er genopbygget efter at have været ødelagt ved færdselsuheld, eksplosion, ildebrand m.m., såfremt disse er omfattet af en skadesforsikring, og såfremt udgiften indbefattet merværdiafgift til fuldstændig udbedring af de ved færdselsuheld m.v. skete skader overstiger 75 pct. af handelsværdien før uheldet for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, nr. 1, 65 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, nr. 2, 80 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 5, stk. 1, 90 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 5, stk. 2, 85 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 5 a og 90 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 6. Der beregnes dog ikke afgift i tilfælde, hvor udgiften til skadens udbedring er under 25.000 kr. indbefattet merværdiafgift. Afgiften beregnes som for nye køretøjer, dog uden tillæg eller fradrag for eventuelt manglende sikkerhedspuder.
Stk. 2-9 ---

§ 7 b ---

Stk. 2. Godtgørelsesbeløbet fastsættes i medfør af § 10 således:
1) ... 4) ---
5) For hyrevogne og sygetransportkøretøjer afgiftsberigtiget efter § 6, stk. 1, som afgiften efter § 6, stk. 1.
Stk. 3-7 ---

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

1) ... 3) ---
4) anvender et afgiftspligtigt køretøj, der er fritaget for afgift, eller hvoraf der er betalt afgift efter bestemmelserne i § 5, § 5 a, stk. 1 og 2, § 6, stk. 1, § 6 a, stk. 1, eller § 6 b, stk. 1, i strid med de betingelser, der gælder for fritagelsen eller afgiftsberigtigelsen efter den pågældende bestemmelse,
5) ... 6) ---
Stk. 2-5 ---

6. § 7, stk. 1, 1. pkt., affattes således:

»Der svares afgift af tidligere afgiftsberigtigede motorkøretøjer, medmindre disse er omfattet af § 10, stk. 4, der er genopbygget efter at have været ødelagt ved færdselsuheld, eksplosion, ildebrand m.m., såfremt disse er omfattet af en skadesforsikring, og såfremt udgiften indbefattet merværdiafgift til fuldstændig udbedring af de ved færdselsuheld mv. skete skader overstiger 75 pct. af handelsværdien før uheldet for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, nr. 1, 65 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, nr. 2, 80 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 5, stk. 1, 90 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 5, stk. 2, og 85 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 5 a.«

7. § 7 b, stk. 2, nr. 5, ophæves.

8. § 27, stk. 1, nr. 4, affattes således:

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

§ 3

I brændstofforbrugsafgiftsloven, jf.

lovbekendtgørelse nr. 40 af 16. januar 2014,
foretages følgende ændringer:

§ 6. Fritaget for afgiften er:

1) ... 4) ---

5) Benzindrevne hyrevogne og sygetransportbiler, som udelukkende benyttes til erhvervsmæssig befording af siddende patienter.

Stk. 2-4 ---

§ 6 ---

Stk. 2. Af dieseldrevne hyrevogne og dieseldrevne sygetransportbiler, som udelukkende benyttes til erhvervsmæssig befording af siddende patienter, betales det dobbelte af de i § 3, stk. 1, under B fastsatte satser for udligningsafgift.

Stk. 3-4 ---

1. § 6, *stk. 1, nr. 5*, affattes således:

»5) Benzindrevne personbiler med tilladelse til erhvervsmæssig persontransport.«

2. § 6, *stk. 2*, affattes således:

»Stk. 2. Af dieseldrevne personbiler med tilladelse til erhvervsmæssig persontransport betales det dobbelte af de i § 3, stk. 1, under B fastsatte satser for udligningsafgift.«

§ 4

I lov om vægtafgift af motorkøretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 185 af 18. februar 2014, som ændret ved § 2 i lov nr. 745 af 25. juni 2014, foretages følgende ændring:

1. I § 3, *stk. 1, tabelafsnit D*, ændres »D.

Hyrevogne og sygetransportbiler.« til: »D.

Personbiler med tilladelse til erhvervsmæssig persontransport.«