

og egner sig ikke særlig godt til privat anvendelse. De kan allerede i et vist omfang anvendes til svinkeærinder, uden at dette har afgiftsmæssige eller skattemæssige konsekvenser. Det drejer sig således mest om almindelige varebiler, hvor privat anvendelse ellers kan udløse beskatning af rådighed over fri bil for den skattepligtige, tillæg for privat anvendelse m.v. for hele året samt den del af den fratrukne moms, der er tilbage for den konkrete bil.

### 5.2.3. Økonomisk virkning af dagsafgift.

Hvis det antages, at 60.000 varebiler i gennemsnit vil blive anvendt privat med dagsafgift i 4 dage om året, vil indtægten fra med den foreslåede sats på 225 kr. pr. dag beløbe sig til ca. 55 mio. kr. årligt. Dette skøn er forbundet med stor usikkerhed.

Både muligheden for at kunne betale dagsafgift, når man ved enkelte lejligheder har brug for bil eller måske særligt en varebil, og den del af aftalen om varebiler, der muliggør svinkeærinder, må antages i et vist omfang at begrænse bilejerskabet hos dem, der har mulighed for at benytte en bil på dagsafgift eller nu i videre omfang kan bruge arbejdsgiverens bil til gøremål, der ligger i forlængelse af den erhvervmæssige brug af specialindrettede varebiler. For hver ældre bil, hvormed det samlede bilhold af disse årsager reduceres, kan provenutabet være i størrelsesordenen 5.000 kr. Antages det, at dreje sig om 1.000 biler årligt, reduceres merprovenuet til ca. 50 mio. kr.

### 5.3. Indretning af fast monteret soveplads i ledsagebiler

De foreslåede ændringer af reglerne om ledsagebiler skønnes ikke at have nævneværdige provenumæssige konsekvenser.

Dels anvendes ledsagebilerne allerede i dag til overnatning – blot uden fast monteret inventar, dels, er det foreslået, at ledsagebiler kan indrettes med fast soveplads, uden at dette udløser vægtafgift efter satserne for personbiler.

### 6. Administrative konsekvenser for det offentlige

Gennemførelse af lovforslaget skønnes at medføre engangsomkostninger på ca. 850.000 kr. til information af ejere af varebiler, forhandlere og brancheforeninger, samt til etablering af internetløsning, hvorfra dagsbeviser kan bestilles og betales, herunder udvikling af et system, der kan kontrollere, at der maksimalt kan bestilles 10 »dagsbeviser« om året til det enkelte køretøj.

Derudover skønnes forslaget at medføre løbende udgifter til systemadministration, som skønsmæssigt forventes at udgøre 100.000 kr. om året.

### 7. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Smidiggørelsen af 60-dages reglen vil muliggøre en bedre tilrettelæggelse af arbejdet i de tilfælde, hvor der køres til mange forskellige arbejdspladser, hvilket vil medføre økonomiske besparelser i virksomhederne. Det er dog ikke muligt at kvantificere disse besparelser.

### 8. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget medfører, at reglerne for privat brug af biler registreret til erhvervmæssig anvendelse bliver mere smidige og klare.

Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel. CKR vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser i et omfang, der berettiger, at lovforslaget bliver forelagt virksomhedspanelet. Forslaget bør derfor ikke forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel.

Smidiggørelsen af 60-dages reglen bevirker, at der bliver mindre administration i de tilfælde, hvor der køres til mange forskellige arbejdssteder, og hvor det kan være administrativt tungt at skulle holde øje med 60-dages reglen.

Forslaget om dagsafgift vurderes ikke at have nævneværdige administrative konsekvenser for erhvervene. Det forudsættes, at det er den, der ønsker at anvende bilen privat, der selv sørger for at indhente bevis for og betale dagsafgiften.

Forslaget skønnes herudover ikke at have administrative konsekvenser for erhvervslivet.

### 9. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

### 10. Administrative konsekvenser for borgerne

Smidiggørelsen af 60-dages reglen betyder en administrativ lettelse for de borgere, der pga. deres kørselsmønster hele tiden har skullet holde øje med, om der køres mere end 60 arbejdsdage mellem hjemmet og det enkelte arbejdssted, da det efter forslaget i disse tilfælde antages, at der køres erhvervmæssig i overensstemmelse med 60-dages reglen. Forkortelsen af tidsbegrænsningen for 60-dages reglen gør det yderligere lettere for borgerne at påse, at der køres erhvervmæssig i overensstemmelse med 60 dages-reglen.

Derudover har lovforslaget ikke konsekvenser af betydning for borgerne.