



**SKATTEMINISTERIET**

J.nr. 2005-231-0049

Dato: 24. november 2005

**24 NOV. 2005**

Til

Folketingets Skatteudvalg

Hermed sendes hørings svar og høringsnotat vedr. L 80 om ændring af forskellige afgiftslove (Aftrapning af passagerafgift, lavere partikeludslip fra nye dieslbiler, afgifts nedsættelse på overskudsvarme og udskydelse af momsfrister).

Det fremgår af de provenumæssige konsekvenser af forslaget om aftrapning af passagerafgiften, at:


”Finansårseffekten er ved samme rejseaktivitetsniveau som i 2005 på ca. 295 mio. kr. i 2006 og på ca. 25 mio. kr. i 2007.”

Denne formulering, der ved en beklagelig fejl vedrører statens *indtægter* fra passagerafgift, kan give anledning til misforståelser.

Den korrekte formulering lyder:

”Statens *tab* ved nedsættelse og ophævelse af passagerafgiften bliver opgjort på finansårsbasis til 250 mio. kr. i 2006, 523 mio. kr. i 2007 og 546 mio. kr. i 2007, når der tages udgangspunkt i rejseaktiviteten i 2005 og nuværende sats på 75 kr. pr. afrejsende passager.”

Statens provenutab er på ca. 273 mio. kr. vedrørende rejser i kalenderåret 2006, stigende til ca. 546 mio. kr. i 2007, jf. bemærkningerne til L 80.

  
Kristjan Jensen

  
/John Fuhrmann

## Organisationernes høringssvar og Skatteministeriets kommentarer hertil

Organisation	Høringssvar	Kommentar
Bilbranchen – del af Dansk Industri	<p>BB har noteret sig forslaget og hilser forslagets § 2, om ændring af registreringsafgiftsloven med nedslag af registreringsafgiftsgrundlaget for nye dieslbiler med lavt partikeludslip, velkommen.</p> <p>Forslaget giver ikke BB anledning til bemærkninger af teknisk karakter.</p>	Skatteministeriet har noteret sig BB's bemærkninger.
Danmarks Automobilforhandler Forening	<p>DAF har bemærket, at foreningen støtter forslaget om nedslag i registreringsafgiftsgrundlaget for nye dieslbiler med lavt partikeludslip i årene 2006-2009.</p> <p>Derudover har DAF ikke bemærkninger til forslaget.</p>	Skatteministeriet har noteret sig DAF's bemærkninger.
Danske Sælgere	<p>DS har særligt hæftet sig ved forslaget om nedslag i afgiftsgrundlaget for beregning af registreringsafgift for nye dieslbiler med lavt partikeludslip i årene 2006-2009.</p> <p>Da DS tidligere har slået til lyd for, at det bør sikres, at det stigende problem med partikelforureningen fra dieslbiler i første omgang løses ved forsyning af dieslbiler med partikelfiltre, hilser DS det pågældende forslag velkommen. Forslaget er et positivt skridt på vejen, selv om det stadig ikke er et lovkrav, at dieslbilerne forsynes med partikelfiltre.</p> <p>For yderligere at fremme tilskyndelsen til at købe de dieslbiler, der er forsynet med partikelfiltre, skal DS samtidig foreslå, at den grønne ejerafgift/vægtafgift nedsættes tilsvarende for disse biler. På den måde fremmes incitamentet til at sikre et bedre og renere miljø, hvis forbrugeren vælger at købe en dieselbil.</p>	<p>Skatteministeriet har noteret sig DS's bemærkninger.</p> <p>DS foreslår at yderligere fremme tilskyndelsen til at købe dieslbiler med lavt partikeludslip, ved at nedsætte den grønne ejerafgift/vægtafgift på disse køretøjer.</p> <p>Med vedtagelse af L 80 vil flere biler med partikelfiltre blive indregistreret i Danmark, da registreringsafgiften i dag reelt virker bremsende for udbredelsen af dieslbiler med lavt partikeludslip.</p> <p>Der findes imidlertid ikke en standardpris på partikelfiltre. Der foreslås derfor et nedslag i registreringsafgiftsgrundlaget på 4.000 kr. i årene 2006-2009 for dieslbiler med lavt partikeludslip. Køberen skal således selv udrede omkostningen til selve filtret. Som det fremgår af bemærkningerne til L 80 er det EU-Kommissionens holdning, jf. arbejdsrapport (SEC(2005)43), at skatteincitamentet ikke må overskride de økonomiske omkostninger forbundet med at opfylde Euro 5, dvs. prisen for filtret og installationen heraf.</p>
Dansk Handel & Service	<p><i>Generelle bemærkninger</i></p> <p>Dansk Handel &amp; Service ser positivt på forslaget om at nedsætte de samlede CO<sub>2</sub>- og energiafgifter på</p>	Skatteministeriet har noteret sig DHS' bemærkninger.

	<p>overskudsvarme, der afsættes eksternt.</p> <p>En afskaffelse af passagerafgiften er positiv. Dansk Handel &amp; Service mener, at afskaffelsen vil bringe billigere billetter og højere frekvens i afgangene mellem landsdelene. Let, billig og hurtig adgang til økonomiske kraftcentre som København er afgørende for videnvirksomheder, hvis de skal have sunde vækstbetingelser i yderområder. Samtidig er danske turismevirksomheder afhængige af et stærkt rutenetværk, som påpeget i Dansk Handel &amp; Service rapport "Ferie for alvor". Der kan således ventes en øget tilstrømning af købestærke udlændinge, fordi oprettelsen af nye ruter mellem danske og udenlandske byer gør adgangen til de danske turistdestinationer lettere.</p> <p>Ifølge forslaget aftrappes afgiften over 2 år, så den er bortfaldet pr. 1. januar 2007. Dansk Handel &amp; Service havde gerne set, at passagerafgiften var blevet afskaffet på en gang, men den i forslaget fremlagte aftrappingsordning er et godt alternativ.</p> <p>Nedsættelse af de samlede CO<sub>2</sub>- og energiafgifter på overskudsvarme, der afsættes eksternt, fra 55 pct. til 40 pct. er positiv, men det er nødvendigt at man samtidig fokusere på, hvem der er omfattet af ordningen. Den stigende globalisering har betydet, at også servicevirksomhederne i dag har en stor eksport, der er udsat for konkurrence.</p> <p>Turismebranchen er pålagt CO<sub>2</sub>- og energiafgifter i et væsentligt større omfang end f.eks. industri og landbrug. Rumvarmeafgifter pålægges turismevirksomheder uden mulighed for refusion, mens industri og landbrug, der som turismen er eksportorienteret og konkurrerer internationalt, får 72,2 og 100 pct. i refusion for henholdsvis CO<sub>2</sub>- og energiafgifter.</p>	<p>Skatteministeriet har noteret sig DHS' bemærkninger.</p> <p>Det skal bemærkes, at der er nedsat et udvalg, som bl.a. skal se på forenklinger af CO<sub>2</sub>- og energiafgifterne og tilpasninger af CO<sub>2</sub>-afgiften i lyset af CO<sub>2</sub>-kvotesystemet. Der er på nuværende tidspunkt ingen aktuelle planer om at lempe CO<sub>2</sub>- og energiafgifterne.</p>
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>Baggrunden er, at man i sin tid mente, at turismevirksomheder ikke var i international konkurrence på samme måde som industrien. Den danske turismebranche har i dag en betydelig positiv indvirkning på betalingsbalancen på 23 mia. kr. om året og er derfor i hård international konkurrence.</p> <p>Desuden har turismen stor betydning for beskæftigelsen i yderområderne og i nogle kommuner udgør turismen over 10 % af den direkte beskæftigelse. Herudover genererer turismen yderligere beskæftigelse for bl.a. detailhandlen, transportvirksomheder og private serviceleverandører. En lempelse af CO<sub>2</sub>- og energiafgifter til turisterhvervet vil på samme måde som afskaffelsen af passagerafgiften styrke yderområdernes konkurrenceevne og forbedre beskæftigelsen.</p>	
<p>Dansk Industri</p>	<p><i>Aftrapning af passagerafgift</i>  DI hilser forslaget om afskaffelse af passagerafgiften velkomment.</p> <p><i>Lavere partikeludslip fra nye dieselmotorer</i>  DI kan henholde sig til Bilbranchens høringssvar af 22. november 2005 om forslaget om lavere partikeludslip fra nye dieselmotorer.</p> <p><i>Afgiftsnedsættelse på overskudsvarme</i>  DI ser positivt på lempelsen i afgiften på overskudsvarme. Lempelsen kan bidrage til, at flere projekter for udnyttelse af industriel overskudsvarme bliver rentable. Der savnes imidlertid en vurdering af konsekvenserne af afgiftsændringen. Der må være et behov for en yderligere reduktion af afgiften siden, der ikke er sket en realisering af det betydelige potentiale for nyttiggørelse af overskudsvarme. Ifølge en tidligere analyse fra DK Teknik, som er udarbejdet for Energistyrelsen, er potentialet ca. 7,3 PJ, og det vil kunne reducere udledningerne af CO<sub>2</sub> med ca. 0,5 mio. ton. DI opfordrer der-</p>	<p>Skatteministeriet har noteret sig DI's bemærkninger.</p> <p><i>Afgiftsnedsættelse på overskudsvarme</i>  Regeringen noterer sig, at DI ser positivt på lempelsen i afgiften på overskudsvarme, da den kan bidrage til, at flere projekter for udnyttelse af industriel overskudsvarme bliver rentable. DI påpeger imidlertid, at der må være et behov for en yderligere reduktion af afgiften, siden der ikke er sket en realisering af det potentiale for nyttiggørelse af overskudsvarme på ca. 7,3 PJ som tidligere er blevet identificeret af DK Teknik. Det bør i denne forbindelse bemærkes, at det i DK Teknicks rapport konkluderes, at selv med den maksimale overskudsvarmeafgift kan prisen på mindst 1/3 af overskudsvarmen konkurrere med fjernvarmeværkernes gennemsnitlige produktionsom-</p>

	<p>for til, at det undersøges, hvorledes lempelsen af afgiften på overskudsvarme skal indrettes for at realisere den andel af potentialet på 7,3 PJ, som er samfundsøkonomisk rentabel, og at afgiften indrettes i overensstemmelse dermed, og</p> <p><i>Udskydelse af momsfrister</i></p> <p>DI ser positivt på udskydelsen af momsfristerne i forbindelse med flytningen af skolernes sommerferie, men havde gerne set en generel forlængelse af fristerne for også de andre afregningsperioder.</p>	<p>kostninger. At afgiften dermed ikke udgør en væsentlig barriere for effektiv udnyttelse af overskudsvarme bekræftes af oplysninger om konkrete overskudsvarmeprojektforslag, som regeringen har indsamlet.</p> <p>(1 PJ = 1 Peta Joule ~ 280 mio. kWh)</p> <p><i>Udskydelse af momsfrister</i></p> <p>De gældende regler om momskreditter blev senest justeret i 2002. Af økonomiske årsager ønsker regeringen ikke at foretage yderligere lempelser end den foreslåede, som alene sikrer de medarbejdere, der arbejder med momsangivelse, uændrede muligheder for at holde sommerferie og angive momsen selv om skoleferien flyttes med 1 uge.</p>
<p>De Danske Bilimportører</p>	<p><i>Lavere partikeludslip fra nye dieslbiler</i></p> <p>DDB hilser det velkomment, at der gives afgiftsmæssige incitamenter til fremme af salget af miljøvenlige biler. DDB må dog gøre opmærksom på, at det foreslåede fradrag på kr. 4.000 i den afgiftspligtige værdi ikke er tilstrækkeligt til at ligestille biler med partikelfilter med biler uden filter.</p> <p>En typisk merpris for en almindelig mellemklassebil med partikelfilter er ca. kr. 12.000 efter afgift. Med et fradrag på kr. 4.000 reduceres prisen efter regeringens forslag med kr. 7.200 kr., men bilkøbere skal herefter fortsat betale en merpris på kr. 4.800 for at få en bil med partikelfilter.</p> <p>Hertil kommer en øget udgift til servicering af biler med partikelfilter, idet udskiftning af filtrene koster 5-7.000 kr. for hver ca. 100.000 km.</p> <p>For bilkøbere vil det derfor fortsat være økonomisk fordelagtigt at købe en bil uden partikelfilter, hvilket DDB ud fra miljøhensyn finder beklageligt.</p> <p>Beregninger bekræfter, at regeringens forslag ikke løser det grund-</p>	<p>Skatteministeriet har noteret sig DDBs bemærkninger.</p> <p>Nedslaget i registreringsafgiften for biler med lavt partikeludslip tager udgangspunkt i en pris på 4.000 pr. partikelfilter inkl. fabriksmontering. Det fremgår af bemærkningerne til L 80 at der ikke er en standardpris på fabriksmonteret partikelfilter. Skatteministeriet noterer sig derfor DDBs merpris på 4.800 kr. for partikelfilter.</p> <p>Det fremgår af EU-Kommissionens foreløbige forslag til Euro 5, artikel 4, at det bl.a. er krav til producenterne at bilen skal fastholde miljøpræstationen i brug, og sikre at bilerne i deres levetid overholder den emissionsnorm de oprindeligt er godkendt til. I forbindelse med typegodkendelse skal det emissionsbegrænsende udstyr have en holdbarhed på 160.000 km, mens holdbarheden for biler i brug er på 5 år eller 100.000 km, afhængigt af hvad der kommer først. Dette svarer til ordningen i dag for katalysator.</p>

	<p>læggende problem, der består i at alle teknologiske fremskridt beskattes med mere end 200 procent (moms og registreringsafgift). Det er ikke muligt gennem selektive fradragsordninger at løse dette problem, og DDB skal derfor opfordre til, at der snarest tages skridt til at få gennemført den hårdt tiltrængte reform af de danske bilafgifter. Regeringens forslag skulle nødigt forsinke en sådan reform, som gerne skulle medvirke til at fremme salget af alle miljøvenlige biler, uanset hvilke teknologier producenterne anvender.</p> <p>DDB finder det endvidere beklageligt, at regeringens forslag indeholder fjernelse af det nuværende fradrag for bagrudevisker/-vasker. Fjernelse af dette fradrag vil føre til en forhøjelse af registreringsafgiften for biler med dette sikkerhedsudstyr, og dermed et incitament til at importere biler uden dette udstyr. Denne afgiftsforhøjelse anser DDB også for at være i strid med regeringens skattestop, og DDB skal derfor opfordre til, at dette element tages ud af forslaget.</p>	<p>Fjernelse af det nuværende fradrag for bagrudevisker/ og -vasker er ikke i strid med regeringens skattestop.</p> <p><i>Skattestoppets grundprincip 4 siger:</i></p> <p>Hvis der er tvingende grunde til at indføre eller forhøje en skat eller afgift, vil dette ske således, at merprovenuet ubeskåret anvendes til at sænke en anden skat eller afgift. Samme princip vil blive anvendt, hvis det af miljømæssige grunde er ønskeligt at indføre eller forhøje en miljøafgift.</p> <p>Såfremt Danmark bliver nødt til at sænke en skat eller afgift som følge af EU-beslutninger eller internationale aftaler, kan mindreprovenuet kompenseres gennem forhøjelser af andre skatter eller afgifter. Det forudsættes, at en sådan omlægning er provenuneutral.</p> <p>Miljøklausulen betyder, at man af miljømæssige årsager gerne må sætte en afgift op. At der i denne situation er tale om en afgiftsfritagelse for noget miljøvenligt, finansieret ved en anden afgiftsforhøjelse, ændrer ikke ved denne fortolkning, så længe der ikke sker en øget samlet belastning af en bestemt gruppe (her bilkøberne).</p> <p>Regeringen har tidligere indført en fosforafgift, som berører en bestemt gruppe af landbrug, mens kompensationen skete gennem en nedsættelse af jordskatterne, som kom alle landbrug til gavn. Det blev her fastslået, at det var i overensstemmelse med skattestoppet at hæve en afgift af miljømæssige grunde, såfremt provenuet kom den samme gruppe af skatteydere til gode.</p>
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>Det Økologiske Råd</p>	<p><i>Aftrapning af passagerafgiften</i></p> <p>Flytrafik er meget forurenende, og effekterne af emissioner i de høje luftlag er meget skadesvoldende i forhold til klimaeffekter. Ved indførelsen af passagerafgiften blev fremhævet, at den blev opfattet som et muligt alternativ til en egentlig brændstofafgift.</p> <p>Det er derfor helt uansvarligt at fjerne afgiften på flytrafik, idet effekten alene vil være et øget antal flyrejser.</p> <p>Fjernelse af passagerafgiften skævrider afgiftsstrukturen på transportområdet til fordel for flytrafikken, idet der ikke betales brændstofafgift for flytrafik. Således vil det give flytrafik et prisincitament forhold til især togtrafik, som er et alternativ til fly, og som er langt mere miljøvenlig ved en effektiv udnyttelse af togene.</p> <p>EU-Kommissionen lægger således også stor vægt på, at alle transportformer betaler deres eksterne omkostninger, og afgiftsmæssigt behandles ensartet. Det burde ud fra et liberalt grundlag også være regeringens grundlag.</p> <p>Af hensyn til de internationale konkurrencevilkår for flytrafikken er en international brændstof og CO<sub>2</sub>-afgift at foretrække, og den danske regering bør arbejde aktivt på EU-niveau for at få en sådan afgift indført. Det er derfor helt uhenigtsmæssigt at fjerne den danske passagerafgift, og dermed billiggøre flytrafikken og sende et forkert prissignal til brugerne – inden der indføres internationale regler om afgifter på flytrafik.</p> <p>ØR mener derfor, at regeringen bør trække forslaget om bortfald af passagerafgiften af bordet.</p>	<p><i>Aftrapning af passagerafgift</i></p> <p>Skatteministeriet har noteret sig Det Økologiske Råds bemærkninger.</p> <p>De miljømæssige konsekvenser af at aftrappe passagerafgiften fremgår af lovforslaget L 80. Her refereres f.eks. fra arbejdet i den tværministerielle arbejdsgruppe om passagerafgift, hvor det bl.a. blev konkluderet at det var et plausibelt skøn, at en afskaffelse af passagerafgiften fører til en passagerfremgang i de danske lufthavne på 4 pct., hvoraf skønsmæssigt 2 pct. skifter fra andre transport midler (bil og tog) og således ikke bidrager til en forøgelse af den samlede trafikmængde.</p> <p>Miljøministeren er med spørgsmål S 3581 stillet den 13. september 2005 af Per Clausen, Enhedslisten, blevet bedt om at redegøre for de miljømæssige konsekvenser af den øgede flytrafik som følge af regeringens planer om at afvikle lufthavnsafgiften.</p> <p>Det fremgik bl.a. af miljøministerens svar, at: "For så vidt angår miljøkonsekvenserne ved at afskaffe passagerafgiften er det usikkert, om den relativt beskedne stigning i antal passagerer vil føre til flere flyafgange, idet der i dag er tomme pladser på mange af de eksisterende flyafgange.</p> <p>Samtidig vil en række andre faktorer gøre sig gældende for, hvorvidt der kommer nye ruter og flyselskaber, og passagerafgiften er således kun en faktor blandt flere.</p> <p>Hvis der åbnes nye ruter, og der kommer flere flyafgange må man dog i sagens natur forvente, at miljøbelastningen øges.</p> <p>EU-Kommissionen forventes snarest at offentliggøre en meddelelse, der anbefaler, at luftfartens udledninger af drivhusgasser bør inkluderes i EU's kvotehandelssystem.</p> <p>Jeg finder det grundlæggende fornuftigt, at miljøproblemer, der berører en international sektor, håndteres på så bred international basis som muligt."</p>
---------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p><i>Lavere partikeludslip fra nye dieselbiler</i></p> <p>Partikelforureningen fra trafikken dræber hvert år et stort antal mennesker. ØR støtter derfor stærkt, at partikelfiltre fritages for afgift, så længe filtrene ikke er obligatoriske. Beløbet for nedsættelse af den afgiftspligtige værdi med 4.000 kr. for personbiler må skønnes at være tilstrækkeligt til at fremme valg af personbiler med partikelfiltre. Men det gælder hverken for tunge køretøjer eller for personbiler, som allerede kører på vejene. Her er brug for stærkere incitamenter i form af en kombination af støtte og en afgift på køretøjer uden filter – i form af forhøjelse af den grønne ejeravgift/vægtafgift for allerede indregistrerede personbiler, varevogne og lastbiler uden partikelfiltre. Den eksisterende støtteordning, som kun gælder lastbiler, bør udvides til andre tunge køretøjer, herunder busser.</p> <p>Kombineres ovenstående med tilladelse til lokale miljøzoner, hvor der er krav en maksimal emission på niveau med biler monteret med partikelfiltre, vil det være muligt drastisk at mindske antallet af dødsfald forårsaget af partikelforurening.</p> <p><i>Afgiftsnedsættelse på overskudsvarme</i></p> <p>Det Økologiske Råd støtter, at produktion af fjernvarme fra forskellige typer producenter afgiftsmæssigt ligestilles med det formål, at forureningen reduceres mest muligt.</p> <p>Problemet, som afgiftsændringerne søger at rette op på, skyldes, at produktionsvirksomhederne betaler mindre energifgifter end energisektoren. Den logiske løsning, som samtidig ville øge incitamentet til at reducere forureningen mest muligt, er derfor at ligestille produktionssektoren afgiftsmæssigt med de øvrige energiforbrugende/ producerende sektorer.</p>	<p><i>Lavere partikeludslip fra nye dieselbiler</i></p> <p>Forslaget omfatter ikke den eksisterende bilpark eller tunge køretøjer.</p> <p>Det er teknologiske problemer med eftermontering af partikelfilter. Fabriksnye dieselbiler godkendt til at overholde en partikelemission på 5 mg/km, er omfattet af en typegodkendelse, der bl.a. stiller krav om holdbarhed og effektivitet. Mens eftermonterede partikelfiltre ikke automatisk opfylder samme krav som fabriksmonterede. Skatteministeriet er ikke bekendt med, at der findes godkendelsesordninger for partikelfilter til eftermontering, som dokumenterer at Euro 5 er overholdt.</p> <p>Med hensyn til at udbrede den eksisterende tilskuds ordning til partikelfiltre for tungekøretøjer, jf. BEK nr. 888 af 24/08/2004, til at omfatte andre køretøjer henvises til Miljøstyrelsen, der træffer afgørelsen på området.</p> <p><i>Afgiftsnedsættelse på overskudsvarme</i></p> <p>Skatteministeriet har noteret sig Det Økologiske Råds bemærkninger.</p>
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



	<p>Men da regeringen åbenbart fortsat ønsker at beskytte produktionssektoren, er det på disse præmisser dog rimeligt at nedsætte afgiften på industriel overskudsvarme ud fra et miljømæssigt synspunkt. Det kan være vanskeligt at vurdere, om niveauet er rimeligt. Loven bør derfor lægge op til at vurdere effekten af afgiftniveauet årligt og justere procentsatsen, hvis der er behov herfor. Det skal nødigt ende med, at afgiftsjusteringen giver virksomhederne økonomisk incitament til at øge produktionen af overskudsvarme ud over det miljømæssigt hensigtsmæssige. Desuden er det under hensyntagen til, at energipriserne stiger, nødvendigt løbende at vurdere og justere afgiftsforholdet, så formålet med loven opnås.</p>	
FDM	<p>FDM finder det positivt, at regeringen og Folketinget langt om længe følger de talrige opfordringer fra blandt andre FDM til at fritage partikelfiltre for registreringsafgift. På grund af afgiften udstyres kun 10 pct. af nye dieslbiler i dag med et partikelfilter, og det er FDMs forventning, at filtrenes udbredelse vil stige med afgiftsfritagelsen. Partikelfilter vil blive standard i flere dieslbiler, og fradraget åbner mulighed for, at bilfabrikkerne kan bruge partikelfiltre og miljøhensyn i deres markedsføring.</p> <p>FDM vil dog samtidigt understrege, at fradraget ikke løser det grundlæggende problem, at den rekordhøje danske registreringsafgift generelt er til hinder for indføringen af den nyeste sikkerheds- og miljøteknologi i bilparken.</p> <p>Derudover er den endelige udformning af Euronorm 5 ukendt, og det er derfor usikkert, om personbiler også efter 2009, når fradraget bortfalder, vil kunne overholde miljønormen uden partikelfiltre.</p> <p>Endeligt tager FDM forbehold for, om afgiftsfritagelsen og bortfaldet</p>	<p>Skatteministeriet har noteret sig FDMs bemærkninger.</p> <p>FDM tager forbehold for, om afgiftsfritagelsen og bortfaldet af fradraget</p>

	<p>af fradraget for bagrudevisker samlet set er provenuneutralt for bilisterne, da foreningen af Skatteministeriet er blevet nægtet indsigt i ministeriets provenuberegninger. Disse beregninger er behæftet med en betydelig usikkerhed, og FDM beklager derfor stærkt, at det ikke er muligt for offentligheden at kontrollere provenuberegningerne eller yde et bidrag til deres kvalificering.</p>	<p>for bagrudevisker samlet set er provenuneutralt for bilisterne, da FDM er blevet nægtet indsigt i ministeriets provenuberegning. Det fremgår af de provenumæssige bemærkninger til L 80, at nettovirkningen af nedslaget i afgiftsgrundlaget og bortfaldet af fradraget for bagrudevisker- og vasker er et provenutab på 90 mio. kr. for hele perioden og forslaget er således ikke provenuneutralt for bilisterne. FDM anfører, at beregningerne er behæftet med betydelig usikkerhed. Det fremgår af bemærkningerne til L 80, at de provenumæssige virkninger af afgiftsnedslaget afhænger af en række usikre forhold, bl.a. de faktiske meromkostninger ved filtrene og andelen, der vælger partikelfiltre med og uden afgiftsnedslaget. FDM kontaktede Skatteministeriets telefonisk den 22. november og bad om at få oplyst hvor mange dieslbiler der ville blive udstyret med partikelfiltre. Skatteministeriet kan derfor yderligere oplyse, at det samlede beregnede provenutab for nedslag for dieslbiler med lavt partikeludslip på 300 mio. kr. skønnes med usikkerhed at være baseret på ca. 50.000 personbiler og ca. 100.000 varebiler med partikelfiltre. Det skønnes med usikkerhed, at ca. 1/3 af disse biler har valgt partikelfiltre pga. nedslaget og at 2/3 under alle omstændigheder ville have tilvalgt partikelfiltre. Usikkerhedsfaktorerne for beregningsforudsætningerne fremgår ovenfor.</p>
<p>Handel, Transport og Serviceerhvervene – HTS interesseorganisationen</p>	<p>HTS har ingen direkte bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser. HTS ønsker dog at udtrykke stor ros til regeringen og Dansk Folkeparti for i den nye finanslovaftale at have udvist handlekraft til at afskaffe flypassagerafgiften. HTS har længe arbejdet for afskaffelse af afgiften, idet den er med til en øget marginalisering af erhvervsstrukturen uden for hovedstadsområdet. HTS er således yderst tilfreds med afskaffelsen og har en forventning</p>	<p>Skatteministeriet har noteret sig HTS's bemærkninger.</p>

	om, at afskaffelsen af flypassagerafgiften vil medføre 5.000 nye arbejdspladser bl.a. inden for turisme og detailhandel og i forbindelse med job i selve luftfartstrafikken.	
Dansk Arbejdsgiverforening	Sagen falder uden for DA's virkefelt, og DA ønsker derfor ikke at afgive bemærkninger.	
Advokatrådet Foreningen Danske Revisorer Foreningen for Energi & Miljø Foreningen af Registrerede Revisorer Københavns Lufthavne Skatterevisorforeningen	Forslaget har ikke givet anledning til bemærkninger.	

Forslaget har endvidere været sendt i høring hos følgende:

Amtsrådsforeningen i Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Brancheforeningen for Decentral kraftvarme, Campingrådet, Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, Cimber Air, Copenhagen Capacity, Danish Air Transport, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Bilforhandler Union, Danske Biludlejere, Danske Fjermevarmeværkers Forening, Dansk Energi, Dansk Erhvervsgartnerforening, Dansk Landbrug, Dansk Transport og Logistik, Den Danske Bilbranche, Den Danske Skatteborgerforening, Energinet Danmark, Foreningen Danske Kraftvarmeværker, Foreningen af Statsautoriserede Revisorer, Foreningen for Slutbrugere af Energi, Frederiksberg Kommune, Håndværksrådet, International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening, Kommunernes Revision, Københavns Kommune, Noah, Landbrugsrådet, Sammenslutningen af danske provinslufthavne (Dansam), SAS Danmark, Skattechefforeningen, Sterling/Maersk Air, SUN-AIR, Wonderful Copenhagen, WWF, Økologisk Landsforening.

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

22. november 2005  
Deres sagsnr.: 2005-231-0049

**Teknisk høring af lovforslag om afgiftsændringer som led i udmøntning af finanslovsaftalen for 2006**

Idet vi henviser til Deres høringsbrev af 10. november 2005 skal vi meddele, at Bilbranchen har noteret sig forslaget og hilser forslagets § 2, om ændring af registreringsafgiftsloven med nedslag af registreringsafgiftsgrundlaget for nye dieslbiler med lavt partikeludslip, velkommen.

Forslaget giver ikke Bilbranchen anledning til bemærkninger af teknisk karakter.

Med venlig hilsen

Nils Suhr Andersen



D · A · F

Skatteministeriet  
Att.: Marie Færch  
Nicilai Eigtveds Gade 28  
1402 København K.

21. november 2005  
kht/-

**VEDR.: TEKNISK HØRING AF LOVFORSLAG OM AFGIFTSÆNDRINGER SOM  
LED I UDMØNTNINGEN AF FINANSLOVSAFTALEN FOR 2006.**

D·A·F har modtaget ovennævnte lovforslag til høring, jf. Deres j.nr.: 2005-231-0049.  
Vi skal i den anledning bemærke, at foreningen støtter forslaget om nedslag i regi-  
streringsafgiftsgrundlaget for nye dieselbiler med lavt partikeludslip i årene 2006-  
2009.

Derudover har D·A·F ikke bemærkninger til forslagene.

Med venlig hilsen  
Danmarks Automobilforhandler Forening



Karoline Thomsen  
kontorchef, cand.jur.

2005-231-0049-akt 86

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

18. november 2005

ako

### **Høring af lovforslag om afgiftsændringer som led i udmøntning af finansloven for 2006**

Herved anerkendes modtagelsen af ministeriets e-mail af 10. november d.å. om ovennævnte udkast til lovforslag.

Vi har særlig hæftet os ved forslaget om nedslag i afgiftsgrundlaget for beregning af registreringsafgift for nye dieselmotorer med lavt partikeludslip i årene 2006-2009.

Ifølge forslaget skal det have virkning for de person- og varebiler, der registreres første gang den 1. januar 2006 og senere.

Da vi tidligere har slået til lyd for, at det bør sikres, at det stigende problem med partikelforureningen fra dieselmotorer i første omgang løses ved forsyning af dieselmotorer med partikelfiltre, hilser vi det pågældende forslag velkommen. Forslaget er et positivt skridt på vejen, selv om det stadig ikke er et lovkrav, at dieselmotorerne forsynes med partikelfiltre.

For yderligere at fremme tilskyndelsen til at købe de dieselmotorer, der er forsynet med partikelfiltre, skal vi samtidig foreslå, at den grønne ejerafgift/vægtafgift nedsættes tilsvarende for disse biler. På den måde fremmes incitamentet til at sikre et bedre og renere miljø, hvis forbrugeren vælger at købe en dieselmotor.

Venlig hilsen

John Gudbrandsen  
Adm. direktør

# DANSK HANDEL & SERVICE

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K  
pafgft@skm.dk  
mf@skm.dk

23. november 2005

## Høringsvar til Skatteministeriets udkast til forslag til lov om ændring af forskellige afgiftslove og ophævelse af lov om afgift af visse flyrejser

Skatteministeriet har anmodet Dansk Handel & Service om en udtalelse vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af forskellige afgiftslove og ophævelse af lov om afgift af visse flyrejser.

### Generelle bemærkninger

Dansk Handel & Service ser positivt på forslaget om at nedsætte de samlede CO<sub>2</sub>- og energiafgifter på overskudsvarme, der afsættes eksternt.

En afskaffelse af passagerafgiften er positiv. Dansk Handel & Service mener, at afskaffelsen vil bringe billigere billetter og højere frekvens i afgangene mellem landsdelene. Let, billig og hurtig adgang til økonomiske kraftcentre som København er afgørende for videnvirksomheder, hvis de skal have sunde vækstbetingelser i yderområder. Samtidig er danske turismevirksomheder afhængige af et stærkt rutenetværk, som påpeget i Dansk Handel & Service rapport "Ferie for alvor". Der kan således ventes en øget tilstrømning af købestærke udlændinge, fordi oprettelsen af nye ruter mellem danske og udenlandske byer gør adgangen til de danske turistdestinationer lettere.

Ifølge forslaget aftrappes afgiften over 2 år, så den er bortfaldet pr. 1. januar 2007. Dansk Handel & Service havde gerne set, at passagerafgiften var blevet afskaffet på en gang, men den i forslaget fremlagte aftrappingsordning er et godt alternativ.

Nedsættelse af de samlede CO<sub>2</sub>- og energiafgifter på overskudsvarme, der afsættes eksternt, fra 55 pct. til 40 pct. er positiv, men det er nødvendigt at man samtidig fokuserer på, hvem der er omfattet af ordningen. Den stigende globalisering har betydet, at også servicevirksomhederne i dag har en stor eksport, der er udsat for konkurrence.

Turismebranchen er pålagt CO<sub>2</sub>- og energiafgifter i et væsentligt større omfang end f.eks. in-

dustri og landbrug. Rumvarmeafgifter pålægges turismevirksomheder uden mulighed for refusion, mens industri og landbrug, der som turismen er eksportorienteret og konkurrerer internationalt, får 72,2 og 100 pct. i refusion for henholdsvis CO2- og energiafgifter.

Baggrunden er, at man i sin tid mente, at turismevirksomheder ikke var i international konkurrence på samme måde som industrien. Den danske turismebranche har i dag en betydelig positiv indvirkning på betalingsbalancen på 23 mia. kr. om året og er derfor i hård international konkurrence.

Desuden har turismen stor betydning for beskæftigelsen i yderområderne og i nogle kommuner udgør turismen over 10 % af den direkte beskæftigelse. Herudover genererer turismen yderligere beskæftigelse for bl.a. detailhandlen, transportvirksomheder og private serviceleverandører. En lempelse af CO2- og energiafgifter til turisterhvervet vil på samme måde som afskaffelsen af passagerafgiften styrke yderområdernes konkurrenceevne og forbedre beskæftigelsen.

Med venlig hilsen  
Dansk Handel & Service

Heidi Schütt Larsen  
Markedschef, Advokat





**DANSK INDUSTRI**  
H.C. Andersens Boulevard 18  
1787 København V  
Tlf. 3377 3377 · Fax 3377 3300  
di@di.dk · www.di.dk

Skatteministeriet  
Fuldmægtig Marie Færch  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

23. november 2005

### **Lovforslag om afgiftsændringer som led i udmøntning af finanslovaftalen for 2006**

Den 10. november 2005 har Skatteministeriet udbedt sig Dansk Industris bemærkninger til en række lovudkast, som efterfølgende, den 16. november 2005, er fremsat som L 80 om ændring af forskellige afgiftslove og ophævelse af lov om afgift af visse flyrejser (aftrapning af passagerafgift, lavere partikeludslip fra nye dieslbiler, afgiftsnedsættelse på overskudsvarme og udskydelse af momsfrister).

I den anledning bemærkes, at DI

- hilser forslaget om afskaffelse af passagerafgiften velkomment.
- kan henholde sig til Bilbranchens høringssvar af 22. november 2005 om forslaget om lavere partikeludslip fra nye dieslbiler.
- ser positivt på lempelsen i afgiften på overskudsvarme. Lempelsen kan bidrage til, at flere projekter for udnyttelse af industriel overskudsvarme bliver rentable. Der savnes imidlertid en vurdering af konsekvenserne af afgiftsændringen. Der må være et behov for en yderligere reduktion af afgiften siden, der ikke er sket en realisering af det betydelige potentiale for nyttiggørelse af overskudsvarme. Ifølge en tidligere analyse fra DK Teknik, som er udarbejdet for Energistyrelsen, er potentialet ca. 7,3 PJ, og det vil kunne reducere udledningerne af CO<sub>2</sub> med ca. 0,5 mio. ton. DI opfordrer derfor til, at det undersøges, hvorledes lempelsen af afgiften på overskudsvarme skal indrettes for at realisere den andel af potentialet på 7,3 PJ, som er samfundsøkonomisk rentabel, og at afgiften indrettes i overensstemmelse dermed, og
- ser positivt på udskydelsen af momsfristerne i forbindelse med flytningen af skolelernes sommerferie, men havde gerne set en generel forlængelse af fristerne for også de andre afregningsperioder.

Med venlig hilsen

Lene Nielsen  
Juridisk konsulent



Skatteministeriet  
Att.: Marie Færch  
E-mail: [mf@skm.dk](mailto:mf@skm.dk) / [pafgft@skm.dk](mailto:pafgft@skm.dk)

23. november 2005  
BM/ejo

Vedr.: Teknisk høring af lovforslag om afgiftsændringer som led i udmøntning af FL06 – Partikelfiltre

Vi takker for modtagelse af Deres høringsbrev af 10/11-05 vedrørende Regeringens lovforslag om afgiftslempelse for biler med partikelfilter. Vi har følgende bemærkninger til forslaget.

De Danske Bilimportører hilser det velkomment, at der gives afgiftsmæssige incitamenter til fremme af salget af miljøvenlige biler. Vi må dog gøre opmærksom på, at det foreslåede fradrag på kr. 4.000 i den afgiftspligtige værdi ikke er tilstrækkeligt til at ligestille biler med partikelfilter med biler uden filter.

En typisk merpris for en almindelig mellemklassebil med partikelfilter er ca. kr. 12.000 efter afgift. Med et fradrag på kr. 4.000 reduceres prisen efter Regeringens forslag med kr. 7.200, men bilkøbere skal herefter fortsat betale en merpris på kr. 4.800 for at få en bil med partikelfilter.

Hertil kommer en øget udgift til servicering af biler med partikelfilter, idet udskiftning af filtrene koster 5-7.000 kr. for hver ca. 100.000 km.

For bilkøbere vil det derfor fortsat være økonomisk fordelagtigt at købe en bil uden partikelfilter, hvilket vi ud fra miljøhensyn finder beklageligt.

Beregninger bekræfter, at Regeringens forslag ikke løser det grundlæggende problem, der består i at alle teknologiske fremskridt beskattes med mere end 200 procent (moms og registreringsafgift). Det er ikke muligt gennem selektive fradragsordninger at løse dette problem, og vi skal derfor opfordre til, at der snarest tages skridt til at få gennemført den hårdt tiltrængte reform af de danske bilafgifter. Regeringens forslag skulle nødigt forsinke en sådan reform, som gerne skulle medvirke til at fremme salget af alle miljøvenlige biler, uanset hvilke teknologier producenterne anvender.

Vi finder det endvidere beklageligt, at Regeringens forslag indeholder fjernelse af det nuværende fradrag for bagrudevisker/-vasker. Fjernelse af dette fradrag vil føre til en forhøjelse af registreringsafgiften for biler med dette sikkerhedsudstyr, og dermed et incitament

til at importere biler uden dette udstyr. Denne afgiftsforhøjelse anser vi også for at være i strid med Regeringens skattestop, og vi skal derfor opfordre til, at dette element tages ud af forslaget.

Med venlig hilsen



Bent Mikkelsen  
Adm. direktør



DET ØKOLOGISKE RÅD  
FREMTIDENS MILJØ SKABES I DAG

21. november 2005

Til Skatteministeriet  
[pafgift@skm.dk](mailto:pafgift@skm.dk); [mf@akm.dk](mailto:mf@akm.dk)

Hermed fremsendes 2 høringssvar fra Det Økologiske Råd i forbindelse med:

- **Teknisk høring af lovforslag om afgiftsændring som led i udmøntning af finanslovaftale for 2006 af 10/11 05 Forslag om ændring af forskellige afgiftslove J. nr. 2005-331-0049 og**
- **Teknisk høring af lovforslag om afgiftsændring for fjernvarme mv. som led i udmøntning af finanslovaftale for 2006 af 11/11 05 Forslag om ændring af forskellige afgiftslove J nr 2005-331-0049**

### Resume af høringssvaret

#### *Høring om afgiftsændring*

Det Økologiske Råd

- Tager afstand fra aftrapning af passagerafgiften på fly
- Støtter forslaget om nedsættelse af den afgiftspligtige værdi for nye biler med partikelfiltre, men ønsker stærkere incitamenter til fremme af partikelfiltre på tunge køretøjer
- Støtter nedsættelsen af de samlede CO<sub>2</sub> og energiafgifter på overskudvarme, der afsættes eksternt. Det Økologiske Råd anbefaler at regeringen vurderer effekten af afgiftsændringen årligt og justerer nedsættelsen, hvis der er behov herfor

#### *Høring om afgiftsændringer for fjernvarme mv.*

Det Økologiske Råd

- Støtter hensigten med forslaget
- Støtter nedsættelsen af afgift for el brugt i fjernvarmeproduktionen. Det bør præciseres, at el brugt både til elpatroner og til varmepumper bliver omfattet af forslaget. På lidt længere sigt bør afgiftsnedsættelsen kun gives til varmepumper, ikke til elpatroner. Vi anbefaler desuden, at regeringen vurderer effekten af afgiftsændringen årligt og justerer nedsættelsen, hvis der er behov herfor.
- Mener ikke at der er grund til at tilbagebetale CO<sub>2</sub> afgifterne for kvoteomfattet brændsel (forslag som regeringen gerne havde fremlagt)
- Er modstander af, at elafgiften nedsættes

### Teknisk høring af lovforslag om afgiftsændring som led i udmøntning af finanslovaftale

#### 1. Aftrapning af passagerafgiften



Flytrafik er meget forurenende, og effekterne af emissioner i de høje luftlag er meget skadesvoldende i forhold til klimaeffekter. Ved indførelsen af passagerafgiften blev fremhævet, at den blev opfattet som et muligt alternativ til en egentlig brændstofafgift.

Det er derfor helt uansvarligt at fjerne afgiften på flytrafik, idet effekten alene vil være et øget antal flyrejser. Fjernelse af passagerafgiften skævvrider afgiftsstrukturen på transportområdet til fordel for flytrafikken, idet der ikke betales brændstofafgift for flytrafik. Således vil det give flytrafik et prisincitament forhold til især togtrafik, som er et alternativ til fly, og som er langt mere miljøvenlig ved en effektiv udnyttelse af togene.

EU kommissionen lægger således også stor vægt på, at alle transportformer betaler deres eksterne omkostninger, og afgiftsmæssigt behandles ensartet. Det burde ud fra et liberalt grundlag også være regeringens grundlag.

Af hensyn til de internationale konkurrencevilkår for flytrafikken er en international brændstof og CO<sub>2</sub> afgift at foretrække, og den danske regering bør arbejde aktivt på EU niveau for at få en sådan afgift indført. Det er derfor helt uhensigtsmæssigt at fjerne den danske passagerafgift, og dermed billiggøre flytrafikken og sende et forkert prissignal til brugerne - inden der indføres internationale regler om afgifter på flytrafik.

Vi mener derfor, at regeringen bør trække forslaget om bortfald af passagerafgiften af bordet.

## **2. Ændringer af den registreringspligtige værdi for nye biler med partikelfiltre**

Partikelforureningen fra trafikken dræber hvert år et stort antal mennesker. Vi støtter derfor stærkt, at partikelfiltre fritages for afgift, så længe filtrene ikke er obligatoriske. Beløbet for nedsættelse af den afgiftspligtige værdi med 4.000 kr. for personbiler må skønnes at være tilstrækkeligt til at fremme salg af personbiler med partikelfiltre. Men det gælder hverken for tunge køretøjer eller for personbiler, som allerede kører på vejene. Her er brug for stærkere incitament i form af en kombination af støtte og en afgift på køretøjer uden filter - i form af forhøjelse af den grønne ejerafgift/vægtafgift for allerede indregistrerede personbiler, varevogne og lastbiler uden partikelfiltre. Den eksisterende støtteordning, som kun gælder lastbiler, bør udvides til andre tunge køretøjer, herunder busser.

Kombineres ovenstående med tilladelse til lokale miljøzoner, hvor der er krav en maksimal emission på niveau med biler monteret med partikelfiltre, vil det være muligt drastisk at mindske antallet af dødsfald forårsaget af partikelforurening.

## **3. Nedsættelse af de samlede CO<sub>2</sub> og energiafgifter på overskudsvarme, der afsættes eksternt**

Det Økologiske Råd støtter, at produktion af fjernvarme fra forskellige typer producenter afgiftsmæssigt ligestilles med det formål, at forureningen reduceres mest muligt.

Problemet, som afgiftsændringerne søger at rette op på, skyldes, at produktionsvirksomhederne betaler mindre energiafgifter end energisektoren. Den logiske løsning, som samtidig ville øge incitamentet til at reducere forureningen mest muligt, er derfor at ligestille produktionssektoren afgiftsmæssigt med de øvrige energiforbrugende/producerende sektorer.

Men da regeringen åbenbart fortsat ønsker at beskytte produktionssektoren, er det på disse præmisser dog rimeligt at nedsætte afgiften på industriel overskudsvarme ud fra et miljømæssigt synspunkt. Det



kan være vanskeligt at vurdere, om niveauet er rimeligt. Loven bør derfor lægge op til at vurdere effekten af afgiftsniveauet årligt og justere procentsatsen, hvis der er behov herfor. Det skal nødtigt ende med, at afgiftsjusteringen giver virksomhederne økonomisk incitament til at øge produktionen af overskudsvarme ud over det miljømæssigt hensigtsmæssige. Desuden er det under hensyntagen til, at energipriserne stiger, nødvendigt løbende at vurdere og justere afgiftsforholdet, så formålet med loven opnås.

## **Teknisk høring af lovforslag om afgiftsændring for fjernvarme mv. som led i udmøntning af finanslovaftale for 2006 af 11/11 05 Forslag om ændring af forskellige afgiftslove J nr. 2005-331-0049**

### **1. Afgifter på brændsler til fjernvarmeproduktion på kraftvarmeverkerne**

Forslaget vil for kraftvarmeverkerne reducere afgiften på brændsler til fjernvarmeproduktion til samme niveau som for kraftvarmeproduktionen. Formålet er at reducere det nuværende afgiftsmæssige incitament til en for stor produktion af el.

Det Økologiske Råd finder det vigtigt at sikre den samlede produktion af el og varme med de mindst mulige miljøkonsekvenser. Det økologiske Råd støtter derfor hensigten med forslaget og at afgiften på brændsler til fjernvarmeproduktion bliver sat ned til niveauet ved kraftvarmeproduktion.

### **2. Afgifter på brug af el til elpatroner**

Regeringen ønsker samtidig at nedsætte afgiften på el brugt til elpatroner i forbindelse med fjernvarme ved at nedsætte CO<sub>2</sub> afgiften og energiafgiften på fjernvarmeproduktion, fremstillet ved el samt på et senere tidspunkt efter drøftelse med elreformpartierne ved at elforbrug til fjernvarme friholdes for PSO pristillæg.

Det er fornuftigt at nedsætte afgiften på el på tidspunkter, hvor elprisen er meget lav, **under forudsætning af, at produktionen af el bruges effektivt til fremstilling af fjernvarme.** Elpatroner er imidlertid IKKE en energi- eller miljø effektiv måde at anvende el på. Varmepumper har en effektivitet i varmeproduktionen, som er omkring 3 gange større end anvendelsen af elpatroner. Brug af varmepumper vil kræve større investeringer, men vil også give en væsentlig større varmeproduktion pr KWh.

Produktionen af el ved vedvarende energi vil stige i de kommende år, og det derfor er vigtigt at denne elproduktion kan bruges til fjernvarmeproduktion på tidspunkter, hvor elpriserne er lave og det dermed er muligt at sikre bedre udnyttelse af vindenergien og højere forrentning af vindmøller. Det er derfor vigtigt allerede nu at sikre, at el bliver brugt mest energi- og miljøeffektivt i fjernvarmeproduktionen.

Af bemærkningerne til lovforslaget fremstår det, som om det kun er el anvendt til elpatroner, der bliver reduceret ifølge forslaget. Det vil være direkte katastrofalt, hvis lovforslaget skal fortolkes således, at brug af elpatroner stilles bedre end det energi- og miljømæssige bedre alternativ varmepumper. Det bør præciseres i lovforslaget, at også el anvendt til varmepumper får afgiftsnedsættelse. På sigt når produktionen af el fra vindmøller bliver større, bør afgiftsfritagelsen kun omfatte el brugt til fjernvarmeproduktion ved hjælp af varmepumper.



Da elpriser svinger meget, som det også fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, er det vigtigt løbende at følge, hvordan afgiftsnedsættelsen konkret påvirker de enkelte aktører og at revidere niveauet, hvis der er behov herfor.

Det økologiske Råd anbefaler derfor, at effekten af afgiftsnedsættelsen vurderes årligt og at afgifterne justeres, hvis der er behov herfor, så formålet med afgiftsændringen - nemlig at reducere incitamentet til en for stor elproduktion og at sikre at "overskydende" elproduktionen bliver brugt til en miljø- og energi effektiv produktion af fjernvarme - opnås.

### **3 Tilbagebetaling af CO<sub>2</sub> afgiften for kvoteomfattet brændselsforbrug til procesformål**

Det nævnes i bemærkningerne til lovforslaget, at regeringen gerne havde fremsat et lovforslag om tilbagebetaling af CO<sub>2</sub> afgiften for det kvoteomfattede brændselsforbrug til procesformål. Lovforslaget har været i høring, men er ikke fremsat, da EU kommissionen ikke har godkendt lovforslaget i forhold til reglerne om statsstøtte.

Vi finder ikke, at der er grund til at fritage kvoteomfattede virksomheder for at betale CO<sub>2</sub> afgift som andre aktører. Det vil give virksomhederne et ekstra incitament til at reducere CO<sub>2</sub> emissionerne. Selvom CO<sub>2</sub> afgifterne er lavere end prisen på en CO<sub>2</sub> kvote, vil det alligevel have betydning for virksomhedens interesse i at reducere CO<sub>2</sub> emissioner, hvis afgiften bevares. Kvotereguleringen omfatter kun ændringer i virksomhedernes CO<sub>2</sub> emissioner, mens CO<sub>2</sub> afgiften omfatter virksomhedernes samlede CO<sub>2</sub> emissioner.

Erfaringen viser, at det er en fordel for de danske virksomheder på et tidligt tidspunkt at omstille produktionen i så energivenlig en retning som mulig, idet industrien hermed er på forkant med udviklingen, som andre landes virksomheder senere bliver stillet overfor som følge af stigende energipriser.

Desuden bliver provenuet fra CO<sub>2</sub> afgiften tilbageført til virksomhederne i form af fjernelse af AMBI, som tilskud til energiforbedringer og i forhold til lønomkostninger. CO<sub>2</sub> afgiften har derfor ikke væsentlige konkurrenceforvridende effekter for de kvoteomfattede virksomhederne.

### **5 Nedsættelse af elafgiften**

Regeringen lægger desuden op til at nedsætte elafgiften for forbrugerne, da elprisen må forventes at stige pga. de ovenstående ændringer af reglerne for afgiftsnedsættelse for el anvendt i varmeproduktionen. Vi ser ingen grund til at nedsætte elafgifterne som compensation for, at man vil sikre at elproduktionen sker mere energi- og miljøvenligt. Det er desuden et særdeles forkert signal at sende, at sænke forbrugerprisen på et tidspunkt, hvor de miljømæssige gener ved verdens energiforbrug viser sig stadig tydeligere, og hvor der er igangsat andre bestræbelser på at få forbrugerne til at spare på energien. Hvis regeringen ønsker at tilbageføre provenuet af nogle afgifter til forbrugerne, kan det ske langt mere hensigtsmæssigt ved at give tilskud til energibesparende tiltag eller støtte F&U i miljøvenlig energiproduktion og i energibesparelser. Det Økologiske Råd er derfor modstander af, at elafgiften nedsættes.

Med venlig hilsen

Christian Ege Jørgensen / Søren Dyck-Madsen



**Fra** Morten Andersen <moa@fdm.dk>  
**Til:** <mf@skm.dk>  
**Dato** 22-11-2005 15:24:15  
**Emne:** Høring af lovforslag om afgiftsændringer som led i udmøntning af FL06

Marie Færch  
Skatteministeriet  
Afgiftsområdet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

Lyngby, den 22. november 2005

Høring af lovforslag om afgiftsændringer som led i udmøntning af FL06

FDM har i email af 10. november 2005 modtaget skatteministeriets anmodning om bemærkninger til ovennævnte lovforslag. Foreningen skal i den forbindelse udtale:

FDM finder det positivt, at regeringen og Folketinget langt om længe følger de talrige opfordringer fra blandt andre FDM til at fritage partikelfiltre for registreringsafgift. På grund af afgiften udstyres kun 10 pct. af nye dieslbiler i dag med et partikelfilter, og det er FDMs forventning, at filtrenes udbredelse vil stige med afgiftsfritagelsen. Partikelfilter vil blive standard i flere dieslbiler, og fradraget åbner mulighed for, at bilfabrikkerne kan bruge partikelfiltre og miljøhensyn i deres markedsføring.

FDM vil dog samtidigt understrege, at fradraget ikke løser det grundlæggende problem, at den rekordhøje danske registreringsafgift generelt er til hinder for indføringen af den nyeste sikkerheds- og miljøteknologi i bilparken. Derudover er den endelige udformning af Euronorm 5 ukendt, og det er derfor usikkert, om personbiler også efter 2009, når fradraget bortfalder, vil kunne overholde miljønormen uden partikelfilter.

Endeligt tager FDM forbehold for, om afgiftsfritagelsen og bortfaldet af fradraget for bagrudevisker samlet set er provenuneutralt for bilisterne, da foreningen af Skatteministeriet er blevet nægtet indsigt i ministeriets provenuberegninger. Disse beregninger er behæftet med en betydelig usikkerhed, og FDM beklager derfor stærkt, at det ikke er muligt for offentligheden at kontrollere provenuberegningerne eller yde et bidrag til deres kvalificering.

.....  
Med venlig hilsen  
Morten Andersen  
Chefkonsulent  
FDM  
Firskovvej 32  
2800 Lyngby  
Telefon: +45 45 27 09 24  
Mobil: +45 30 33 36 21  
Email: moa@fdm.dk  
.....

Skatteministeriet  
Afgiftsområdet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

Att.: Marie Færch

Dato: 22. november 2005  
Deres ref.: 2005-231-0049  
Vores ref.: 517 HRN/ljm

**Teknisk høring af lovforslag om afgiftsændringer som led i udmøntning af finanslovaftalen for 2006**

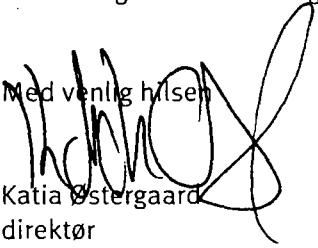
HTS-I takker for modtagelsen af ovennævnte lovforslag i høring.


HTS-I har ingen direkte bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser.

Vi skal dog udtrykke stor ros til Regeringen og Dansk Folkeparti for i den nye finanslovaftale at have udvist handlekraft til at afskaffe flypassagerafgiften. HTS-I har længe arbejdet for afskaffelse af afgiften, idet den er med til en øget marginalisering af erhvervsstrukturen udenfor hovedstadsområdet.

HTS-I er således yderst tilfreds med afskaffelsen og har en forventning om, at afskaffelsen af flypassagerafgiften vil medføre 5.000 nye arbejdspladser bl.a. indenfor turisme og detailhandel og i forbindelse med job i selve luftfartstrafikken.

Med venlig hilsen

  
Katia Østergaard  
direktør

  
Henrik Rønne  
juridisk konsulent

HTS · Handel, Transport  
og Serviceerhvervene

Børsen  
1217 København K  
Telefon 70 13 12 00  
Telefax 70 13 12 01  
hts@hts.dk  
www.hts.dk

**Fra** "Dansk Arbejdsgiverforening" <DA@da.dk>  
**Til:** Marie Færch <mf@skm.dk>  
**Dato** 10-11-2005 15:53:16  
**Emne:** SV: Teknisk høring af lovforslag om afgiftsændringer som led i udmøntning af FL06

Under henvisning til det til DA fremsendte høringsbrev af d.d. vedrørende teknisk høring af lovforslag om afgiftsændringer som led i udmøntning af FL06 skal vi oplyse, at sagen falder uden for DA's virkefelt, og at vi under henvisning hertil ikke ønsker at afgive bemærkninger.

Med venlig hilsen  
Niels Trampe, sekretariatschef

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Marie Færch [mailto:mf@skm.dk]

Sendt: 10. november 2005 15:16

Til: samfund@advocom.dk; ae@aeraadet.dk; arf@arf.dk; dbi@bilimp.dk; cad@cad.dk; info@campingraadet.dk; management@cimber.dk; info@copcap.com; Dansk Arbejdsgiverforening; daf@daf.dk; info@danske-saelgere.dk; de@danskeenergi.dk; fjernvarmen@danskfjernvarme.dk; dl@dansklandbrug.dk; info@dat.dk; deg@deg.dk; dhs@dhs.dk; bil@di.dk; di@di.dk; dn@dn.dk; dtl@dtl-dk.comendo.dk; info@ecocouncil.dk; info@energinet.dk; info@esbjerg-lufthavn.dk; mail@fdkv.dk; fdm@fdm.dk; sekretariat@fdr.dk; ffem@ffem.dk; raadhuset@frederiksberg.dk; frr@frr.dk; fsr@fsr.dk; bdk@helgamoos.dk; abr@hts.dk; hvr@hvr.dk; anha@info.cph.dk; itd@itd.dk; kl@kl.dk; lg@kr.dk; landbrugsraadet@landbrug.dk; danske-biludlejere@mail.tele.dk; noah@noah.dk; jr@norenergi.dk; info@okologiens-hus.dk; lars.andersen3@sas.dk; post@skat.kk.dk; kontakt@skatteborgerne.dk; ssf@skatvv.dk; stefan.vilner@sterling.dk; kristian.tvergaard@sunair.dk; dbfu@teliamail.dk; jk@toender.dk; mdj@woco.dk; wwff@wwf.dk

Emne: Teknisk høring af lovforslag om afgiftsændringer som led i udmøntning af FL06

Forslag til lov om ændring af forskellige afgiftslove og ophævelse af lov om afgift af visse flyrejser (Afgiftsændringer som led i udmøntning af finanslov-aftalen for 2006) sendes hermed i en teknisk høring.

Regeringen indgik mandag den 7. november 2005 en finanslovsaftale for 2006 med Dansk Folkeparti om bl.a. følgende elementer:

- Aftrapning af passagerafgiften fra 2006-2007, dvs. halvering af afgiften ved afrejse fra og med den 1. januar 2006 og afskaffelse af afgiften pr. 1. januar 2007.
- Nedslag i registreringsafgiftsgrundlaget for nye dieselbiler med lavt parti-ikeludslip i årene 2006-2009 og ophør af registreringsafgiftsnedsættelsen for bagrudevasker og -vasker fra 2007.
- Nedsættelse af de samlede CO<sub>2</sub>- og energifgifter på overskudsvarme, der afsættes eksternt, fra 55 pct. til 40 pct. ved hjælp af satsnedsættelser fra 47,5 pct. til 32,5 pct. af vederlaget.
- Udskydelse af momsfrist for store og mellemstore virksomheder i forbindelse med skolernes sommerferie med syv dage.

Høringsfristen er onsdag den 23. november 2005 kl. 12.00.

Lovforslaget forventes fremsat onsdag den 16. november 2005.

Eventuelle bemærkninger bedes indsendt til Skatteministeriet på følgende adresser: pafgt@skm.dk og mf@skm.dk.

Høringsbrev, lovforslag og sammenfatning udsendes kun elektronisk, og De bedes derfor kvittere for modtagelsen til mf@skm.dk.

Med venlig hilsen

Marie Færch  
Skatteministeriet/Ministry of Taxation

Afgiftsområdet  
e-mail: [mf@skm.dk](mailto:mf@skm.dk)  
dir. tf. (+45) 33 92 47 93

Officielle mails bedes sendt til Afgiftsområdets mailadresse: [pafgft@skm.dk](mailto:pafgft@skm.dk) samt til min mailadresse:  
[mf@skm.dk](mailto:mf@skm.dk)

## *Advokatrådet*

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K.

pafgt@skm.dk  
mf@skm.dk

KRONPRINSESSEGADE 28  
1306 KØBENHAVN K  
TLF 33 96 97 98  
FAX 33 36 97 50

DATO: 23-11-2005  
J.NR.: 04-013702-05-2257  
REF.: spi/kfe

**Høring over udkast til forslag til lov om ændring af forskellige afgiftslove og ophævelse af lov om afgift af visse flyrejser (Afgiftsændringer som led i ud-møntning af finanslov-aftalen for 2006)**

Ved mail af 10. november 2005 har Skatteministeriet anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte udkast.

Udkastet har været forelagt for Advokatrådets Skatteudvalg, hvorefter bemærkes, at udkastet ikke giver Advokatrådet anledning til at fremkomme med bemærkninger.

Med venlig hilsen

Steffen Pihlblad

# Foreningen Danske Revisorer

Munkehaven 32 · 5220 Odense SØ · Telefon 65 93 25 00 · telefax 65 93 25 08  
Webadresse: [www.fdr.dk](http://www.fdr.dk) · E-mail: [sekretariat@fdr.dk](mailto:sekretariat@fdr.dk)



Skatteministeriet  
Afgiftsområdet  
Marie Færch  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

Odense den 22. november 2005  
H 3931 - 05  
00168 - TK

## **Teknisk Høring: Lovforslag om afgiftsændringer som led i udmøntning af finanslovaftalen for 2006**

Lovudvalget i FDR har ikke bemærkninger til ovenstående.

Med venlig hilsen  
Foreningen Danske Revisorer

Tom Karstensen  
direktør



Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1401 København K

Att. Marie Færch & Lene Skov Henningsen

Glostrup 23-11-05

**Vedr. "Teknisk høring af lovforslag om afgiftsændringer som led i udmøntning af finanslovsaftalen for 2006" og " Teknisk høring af lovforslag om afgiftsændringer for fjernvarme m.v. som led i udmøntning af finanslov for 2006"**

Tak for det tilsendte materiale. Foreningen for Energi & Miljø har ikke kommentarer af teknisk art.

Med venlig hilsen

Foreningen For Energi & Miljø

Dorte Nørregaard Larsen

**Fra** Tina Solem <ts@frr.dk>  
**Til:** <pafgt@skm.dk>, <mf@skm.dk>  
**Dato** 15-11-2005 15:48:30  
**Emne:** Forslag til lov om ændring af forskellige afgiftslove og ophævelse af lov om afgift af visse flyrejser (Afgiftsændringer som led i udmøntning af finanslovaftalen for 2006)

Att.: Marie Færch

Vi sender hermed FRR's hørings svar vedr. ovennævnte.

Med venlig hilsen  
Tina Solem  
sekretær  
Mail ts@frr.dk  
Tlf. direkte 3634 4458

---

Foreningen Registrerede Revisorer FRR  
Åmarksvej 1 - 2650 Hvidovre  
Internet www.frr.dk  
36 34 44 22 Telefon  
36 34 44 78 Telefax

(See attached file: scannet.pdf)



**Fra** "Peter Rasmussen" <pera@dir.cph.dk>  
**Til:** <mf@skm.dk>  
**Dato** 11-11-2005 10:56:46  
**Emne:** Høring lovforslag om afgiftsændringer(passagerafgiften)

For den gode ordens skyld skal vi herved meddele,  
at Københavns Lufthavne a/s ikke har bemærkninger  
til forslaget.

Med venlig hilsen/Kind regards

Peter Rasmussen  
Vicedirektør/Senior Vice President

Københavns Lufthavne A/S  
Copenhagen Airports

6, Lufthavnsboulevarden 6    Tel +45 32 31 20 03  
DK-2770 Kastrup                Fax +45 32 31 31 00  
E-mail: pera@dir.cph.dk <mailto:pera@dir.cph.dk>

**CC:** "Torben Thyregod" <torben.thyregod@cph.dk>, "Poul Borreschmidt"  
<pobo@dir.cph.dk>, "Anette Haaning" <anette.haaning@cph.dk>, "Hanne Hansen"  
<haha@dir.cph.dk>

**Fra** "Jesper Kiholm Andersen" <Jesper.Kiholm@Skat.dk>  
**Til:** <pafgft@skm.dk>, <mf@skm.dk>  
**Dato** 22-11-2005 22:07:44  
**Emne:** Høringssvar til lovforslag om afgiftsændringer som led i udmøntningen af finanslovsaftalen for 2006

Til Skatteministeriet  
Departementet  
Att.: Marie Færch

Høringssvar til lovforslag om afgiftsændringer som led i udmøntningen af finanslovsaftalen for 2006

Skatterevisorforeningen takker for det modtagne materiale og kan i den forbindelse meddele, at vi ikke har bemærkninger til det modtagne lovforslag.

Med venlig hilsen

Jesper Kiholm  
Skatterevisor  
Formand for Skatterevisorforeningens Skatteudvalg  
Skatteceter Tønder  
Plantagevej 37  
6270 Tønder  
Telefon: 72389468  
Mail: jesper.kiholm@skat.dk  
Mobiltelefon: 20487375

**Fra** "FS Niels-Anders Nielsen" <nan@fstyr.dk>  
**Til:** <mf@skm.dk>  
**Dato** 11-11-2005 10:39:03  
**Emne:** VS: HASTER! Høring af lovforslag om udmøntning af FL06 - udsendes til K-udvalg i morgen

Kære Marie

Hvis du ikke har modtaget svar fra TM har Færdselsstyrelsens ikke yderligere bemærkninger jf nedenstående.

Mvh.

Niels-Anders Nielsen, Ingeniør

Færdselsstyrelsen, Bilteknisk afdeling  
Road Safety and Transport Agency  
Adelgade 13  
DK-1304 København K

Tlf.: +45 33929144  
Fax: +45 33381426  
e-mail: nan@fstyr.dk  
www.fstyr.dk

-----Oprindelig meddelelse-----

**Fra:** FS Ib Rasmussen  
**Sendt:** 10. november 2005 16:06  
**Til:** FS Niels Henrik Hermansen  
**Cc:** FS Carsten Falk Hansen; FS Hanne Caspersen; TRM Louise Heilberg; FS Niels-Anders Nielsen  
**Emne:** SV: HASTER! Høring af lovforslag om udmøntning af FL06 - udsendes til K-udvalg i morgen

Hej Niels Henrik

Vi har i forgårs givet SM tre ændringsforslag til et uddrag af lovforslaget. Dem har jeg nu chekket, at de er medtaget korrekt.  
Vi har ikke yderligere bemærkninger.

mvh

Ib Rasmussen, Kontorchef

Færdselsstyrelsen, Bilteknisk afdeling  
Road Safety and Transport Agency  
Adelgade 13  
DK-1304 København K

Tlf.: +45 33929140  
Fax: +45 33381426  
e-mail: ir@fstyr.dk  
www.fstyr.dk

-----Oprindelig meddelelse-----

**Fra:** FS Niels Henrik Hermansen  
**Sendt:** 10. november 2005 15:31  
**Til:** FS Ib Rasmussen  
**Cc:** FS Carsten Falk Hansen; FS Hanne Caspersen  
**Emne:** VS: HASTER! Høring af lovforslag om udmøntning af FL06 - udsendes til K-udvalg i morgen

Hej Ib

Vedlagt høring af lovforslag om udmøntning af FL06 - udsendes til K-udvalg i morgen. Et af forslagene vedrører partikelfiltre.

Har FS nogen bemærkninger?

M.v.h.

Niels Henrik

Niels Henrik Hermansen, Chefkonsulent

Færdselsstyrelsen, Administrationsafdelingen.  
Road Safety and Transport Agency  
Adelgade 13  
DK-1304 København K

Tlf.: +45 33929463  
Fax: +45 33381425  
e-mail: [nhh@fstyr.dk](mailto:nhh@fstyr.dk)  
[www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: FS Gitte Nyborg På vegne af FS Fstyr

Sendt: 10. november 2005 15:19

Til: FS Niels Henrik Hermansen

Emne: VS: HASTER! Høring af lovforslag om udmøntning af FL06 - udsendes til K-udvalg i morgen

Hej Niels

Skal vi have en sag på denne?????

Hilse

Gitte Nyborg, Kontorfuldmægtig

Færdselsstyrelsen, Administrationsafdelingen Road Safety and Transport Agency Adelgade 13  
DK-1304 København K

Tlf.: +45 33929464  
Fax: +45 33381425  
e-mail: [gny@fstyr.dk](mailto:gny@fstyr.dk)  
[www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Marie Færch [<mailto:mf@skm.dk>]

Sendt: 10. november 2005 15:15

Til: [ca@ens.dk](mailto:ca@ens.dk); [ens@ens.dk](mailto:ens@ens.dk); [hhs@ens.dk](mailto:hhs@ens.dk); [mhm@fm.dk](mailto:mhm@fm.dk); [nkf@fm.dk](mailto:nkf@fm.dk); [vas@fm.dk](mailto:vas@fm.dk); FS Fstyr; FS Niels-Anders Nielsen; [btc@jm.dk](mailto:btc@jm.dk); [jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk); [nah@jm.dk](mailto:nah@jm.dk); [bes@mim.dk](mailto:bes@mim.dk); [mim@mim.dk](mailto:mim@mim.dk); [ei@mst.dk](mailto:ei@mst.dk); [loh@mst.dk](mailto:loh@mst.dk); [mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk); [oem@oem.dk](mailto:oem@oem.dk); [SD@oem.dk](mailto:SD@oem.dk); TRM Annette Christensen; TRM Mail trm; TRM Thorkild Saxe; [um@um.dk](mailto:um@um.dk)

Cc: [stm@stm.dk](mailto:stm@stm.dk)

Emne: HASTER! Høring af lovforslag om udmøntning af FL06 - udsendes til K-udvalg i morgen

Vedlagte udkast til lovforslag om afgiftsændringer som led i udmøntning af finanslovaftalen for 2006 skal fremsættes på onsdag den 16. november 2005.

Lovforslaget sendes i K-udvalgsprocedure weekenden over.

Bemærkninger fremsendt inden fredag den 11. november kl. 12.00 kan der tages højde for. Senere indkomne bemærkninger kræver ændringsforslag.

Eventuelle bemærkninger bedes sendt til pafgft@skm.dk og mf@skm.dk.

Eventuelle spørgsmål vedr.:

§ 1 (passagerafgift): Marie Færch, mf@skm.dk dir. tlf. 2 47 93.

§ 2 (partikelfiltre): Joel Nielsen, jn@skm.dk dir. tlf. 2 45 10.

§ 3-6 (overskudsvarme): Lene Skov Henningsen, lsh@skm.dk dir. tlf. 2 44 33 eller Jacob Klok, jk@skm.dk dir. tlf. 2 47 58.

§ 7 (momsfrist): Lone Lau-Jensen, llj@skm.dk dir. tlf. 2 48 37.

Med venlig hilsen

Marie Færch  
Skatteministeriet/Ministry of Taxation  
Afgiftsområdet  
e-mail: mf@skm.dk  
dir. tlf. (+45) 33 92 47 93

Officielle mails bedes sendt til Afgiftsområdets mailadresse: pafgft@skm.dk samt til min mailadresse: mf@skm.dk

\*\*\*\*\*

This footnote confirms that this email has been swept by MIME sweeper for the presence of computer viruses.

[www.mimesweeper.com](http://www.mimesweeper.com)

\*\*\*\*\*



**Høringssvar – Forslag til Lov om ændring af forskellige afgiftslove og ophævelse af lov om afgift af visse flyrejser (Afgiftsændringer som led i udmøntning af finanslovaftalen for 2006)**

22. november 2005

**ERHVERVS- OG SELSKABSSTYRELSEN**

Kampmannsgade 1  
1780 København V

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen har modtaget ovennævnte forslag i høring. Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering, CKR, har i denne forbindelse følgende bemærkninger.

Sag nr. 2005-0004175

SKJ/LBY

*Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Lovforslaget vurderes at medføre erhvervsøkonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

**Afgift af flyrejser**

Ophævelse af lov om afgift af visse flyrejser fra år 2007 vurderes at medføre positive direkte økonomiske konsekvenser for de omfattede virksomheder. Dette skyldes, at luftfartsselskaberne fra år 2007 ikke længere vil være afgiftspligtige af flyrejser. Denne direkte økonomiske konsekvens for luftfartsselskaberne vurderes at udgøre 546 mio. kr. årligt.

Derudover vurderes forslaget ligeledes at medføre positive afledte økonomiske konsekvenser. Dette skyldes, at det vurderes, at danske virksomheder vil opnå en besparelse på omkring 200 mio. kr. årligt på deres erhvervsrejseaktiviteter.

Endelig vurderes forslaget at medføre positive strukturelle økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Dette skyldes, at det forvriddningstab, som afgiften har medført for det danske samfund, i form af ændrede forbrugsvaner med lovforslaget

forsvinder. Derudover vil afskaffelse af afgiften kunne styrke luftfartstrafikken, især på nationalt plan, og gøre det mere rentabelt at drive flyruter til fx udkantsområder.

#### **Afgift for nye dieselbiler med lavt partikeludslip**

Forslaget om at nedsætte registreringsafgiften for nye dieselbiler med lavt partikeludslip i perioden fra år 2006-2009, vurderes at medføre en direkte positiv økonomisk konsekvens for de virksomheder, der køber nye dieselbiler, blandt andet varevogne. Det skønnes, at virksomhedernes andel af nyregistrerede dieselskøretøjer udgør 40 %, hvilket betyder en positiv økonomisk konsekvens i år 2006 på 10 mio. kr., 24 mio. kr. i år 2007, 38 mio. kr. i år 2008 og 48 mio. kr. i år 2009.

Forslaget kan ligeledes medføre en positiv afledt økonomisk konsekvens for virksomheder, der producerer dieselbiler med et lavt partikeludslip. Dette skyldes, at disse kan opleve en stigende efterspørgsel efter disse biltyper.

#### **Afgift for bagrudeviskere og -vaskere.**

Forslaget om at ophøre med registreringsafgiftsnedsettelse for bagrudeviskere og -vaskere vurderes at medføre en direkte negativ økonomisk konsekvens. Dette skyldes, at virksomhedernes omkostninger til køretøjer vil stige. Den negative økonomiske konsekvens skønnes at udgøre 28 mio. kr. årligt i perioden 2006-2009.

#### **Afgiftsnedsettelse på overskudsvarme**

Forslaget om at nedsætte afgiften på overskudsvarme fra 47,5 % til 32,5 % af vederlaget, vurderes at medføre en positiv direkte økonomisk konsekvens for de omfattede virksomheder på mellem 10-15 mio. kr. årligt i perioden 2006-2009.

#### **Udskydelse af momsfrister**

Forslaget om at rykke fristen for

indlevering af momsafregning for store og mellemstore virksomheder fra den 10. august til den 17. august, på grund af skolernes forrykkede sommerferie, vurderes at medføre en direkte positiv økonomisk konsekvens for de omfattede virksomheder. Virksomhederne angiver positiv moms månedligt på tilsammen 33,4 mia. kr. Med en rentesats på 5,5 % vil en fristforlængelse på 7 dage medføre en øget renteindtægt på ca. 36 mio. kr. årligt for virksomhederne.

#### *Administrative konsekvenser*

Forslaget vurderes at medføre administrative konsekvenser for de omfattede virksomheder.

Forslaget om at ophæve lov om afgift af visse flyrejser fra år 2007 vil medføre løbende administrative lettelser for de omfattede virksomheder. Loven er i forbindelse med AMVAB-målingen af Skatteministeriets erhvervsrelevante lovgivning blevet målt for administrative omkostninger. De årlige administrative omkostninger for de 70 omfattede virksomheder blev målt til at udgøre 150.850 kr. Ophævelsen af loven vil således medføre en administrativ lettelse for virksomhederne fra år 2007 på 150.850 kr.

Forslaget om at nedsætte afgiftsgrundlaget for nye dieslbiler, forslaget om ophør af registreringsafgiftsnedsættelse for bagrudevaskere og -vaskere og forslaget om afgiftsnedsættelse på overskudsvarme, vurderes ikke at medføre administrative lettelser for de omfattede virksomheder. Dette skyldes, at ændringer i afgiftsgrundlaget ikke medfører ændringer i de administrative pligter, virksomhederne er pålagt som følge af afgiftsbetalingen. Ændringer som disse medfører blot ændringer i det betalte beløbs størrelse. Forslagene kan dog medføre mindre omstillingsbyrder for virksomhederne, idet eventuelle afregningssystemer skal omstilles til blandt andet nye afgiftssatser.



Forslaget om at udskyde fristen for indberetning af momsafregning med 7 dage, vurderes ikke at medføre administrative konsekvenser. Forslaget vil dog kunne forhindre væsentlige irritationsbyrder for de medarbejdere, der arbejder med momsafregning i virksomhederne, og som følge af skolernes sommerferieforrykkelse, ikke ville have haft mulighed for at holde ferie samtidig med skolernes ferie. Med forslaget sikres, at medarbejdere, der holder ferie i skolernes sommerferie, kan nå at færdiggøre og indberette momsafregningen efter ferien.

Samlet set vurderes forslaget at medføre administrative lettelser. Erhvervs- og Selskabsstyrelsen kan på den baggrund foreslå følgende tekst til den del af lovforslagets bemærkninger, der omhandler forslagens økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet:

”Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel. Styrelsen vurderer ikke at forslaget indeholder administrative konsekvenser for erhvervslivet i et omfang, der betyder, at forslaget bør forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel.”

#### *E-administrerbarhed*

CKR har endvidere testet lovforslaget for e-administrerbarhed, og har i denne forbindelse ikke identificeret nogen barrierer for lovforslagets e-administrerbarhed.

Erhvervs- og selskabsstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen

Stephan Kim Jepsen

Fuldmægtig

Tlf. direkte 3330 7676

E-post skj@eogs.dk

E&S benytter digital signatur på alle e-mails. Vil du vide mere  
om digital  
signatur - [læs her](#). Hvis du har problemer med en e-mail fra  
E&S - returnér  
venligst e-mail inkl. fejlbesked - [læs om de mest almindelige  
fej](#). Undlad  
venligst at kryptere e-mails direkte til E&S medarbejdere,  
benyt i stedet  
[eogs@eogs.dk](mailto:eogs@eogs.dk) - [Læs mere](#).



**SKAT**

**Hovedcentret**

Østbanegade 123  
2100 København Ø

Telefon 7222 1818

skat@skat.dk  
www.skat.dk

23. november 2005  
J.nr. 05-014736

Karen Madsen

karen.madsen@Skat.dk  
Direkte 7237 3883  
Fax 7237 9038

Skatteministeriet  
Departementet

Att.: Marie Færch

## **Høringssvar - afgiftsændringer som led i udmøntning af FL 06**

Departementet har d. 10. november 2005 sendt Forslag til Lov om ændring af forskellige afgiftslove og ophævelse af lov om afgift af visse flyrejser (Afgiftsændringer som led i udmøntning af finanslovaftalen for 2006) i ekstern høring.

SKAT har ingen bemærkninger – hverken af faglig eller administrativ karakter.

Med venlig hilsen

Karen Madsen

