

Fra: "Dansk Arbejdsgiverforening" <DA@da.dk>
Til: "Jens Peter Licht" <jpl@skm.dk>
Dato: 03-09-2007 16:24:48
Emne: SV: Lovforslag i høring

Under henvisning til det til DA fremsendte høringsbrev af 3. september 2007 vedrørende orslag til lov om ændring af forskellige afgiftslove (Justeringer i afgiftslovgivningen af hensyn til EU-medholdelighed) 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

Nils Trampe, sekretariatschef

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

Fra: Jens Peter Licht [mailto:jpl@skm.dk]

Sendt: 3. september 2007 15:32

Til: adf@adf.dk; bbu@advocom.dk; cat@aircat.dk; autig@autig.dk; post@businessdanmark.dk; cau@cau.dk; dts@d-t-s.dk; Dansk Arbejdsgiverforening; sekretariat@dankloak.dk; hoeringssager@danskerhverv.com; dl@dansklandbrug.dk; danva@danva.dk; dt@datatilsynet.dk; db@db-dk.dk; fpu@dff-s.dk; di@di.dk; dmu@dmsport.dk; dn@dn.dk; post@dommerforening.dk; post@domstolsstyrelsen.dk; dpf@dpf.info; eta@dscert.dk; dss@dss.dk; dtl@dtl-dk.dk; info@ecocouncil.dk; debra@energibranchen.dk; letbyrder@eogs.dk; fbr@fbr.dk; sekretariat@fdr.dk; fih@fih.dk; post@finansogleasing.dk; mail@finansraadet.dk; fm@fm.dk; fmn@fmn.dk; raadhuset@frederiksberg.dk; fr@frr.dk; fsr@fsr.dk; dkt@hts.dk; hts@hts.dk; hvr@hvr.dk; im@im.dk; jm@jm.dk; am@kda.dk; fds@kl.dk; kl@kl.dk; mail@kollektivtrafik.dk; landbrugsraadet@landbrug.dk; landbrugsraadet@landbrugsraadet.dk; landscentret@landscentret.dk; lh@lederne.dk; lff@lff-sas.dk; lo@lo.dk; lsr@lsr.dk; dmu@mail.dk; oss@mail.tele.dk; flsk@mil.dk; mim@mim.dk; movia@movia.dk; mst@mst.dk; ae@net.dialog.dk; noah@noah.dk; th@nordic.greenpeace.org; info@northflying.com; oem@oem.dk; info@off.kk.dk; boa@oil-forum.dk; ofr@oil.forum.dk; ofr@oliebranchen.comendo.dk; regioner@regioner.dk; ak@renosam.dk; bruno.rey@skat.dk; jesper.kiholm@skat.dk; poju@skat.dk; skatteborgerforeningen@skatteborgerne.dk; dcaa@slv.dk; sns@sns.dk; stf@stf.dk; stm@stm.dk; info@teknologisk.dk; trm@trm.dk; wwff@wwf.dk

Emne: Lovforslag i høring

Se venligst vedlagte.

Mvh.

Jens Peter Licht
Fuldmægtig, cand. jur., L.L.M
Skatteministeriet, Afgifter
Tlf./phone: 004533924758
E-mail: jpl@skm.dk

Officielle mails bedes sendt til Afgifter: pafgft@skm.dk

Fra: "Høringer" <Hoeringer@fbr.dk>
Til: "Jens Peter Licht" <jpl@skm.dk>, <pafgft@skm.dk>
Dato: 04-09-2007 16:32:13
Emne: Svar: Lovforslag i høring

Forbrugerrådet har af ressourcemæssige årsager ikke mulighed for at forholde os til udkast til forslag til ændring af forskellige afgiftslove (Justeringer i afgiftslovgivningen af hensyn til EU-medholdelighed). Forbrugerrådet kan således ikke tages til indtægt for at støtte disse eller for at gøre det modsatte.

Med venlig hilsen
Karsten Kolding
Chef for Forbrugerpolitisk Center
Forbrugerrådet

>>> "Jens Peter Licht" <jpl@skm.dk> 03-09-2007 15:31 >>>
Se venligst vedlagte.

Mvh.

Jens Peter Licht
Fuldmægtig, cand. jur., L.L.M
Skatteministeriet, Afgifter
Tlf./phone: 004533924758
E-mail: jpl@skm.dk

Officielle mails bedes sendt til Afgifter: pafgft@skm.dk

Denne mail er blevet scannet af <http://www.virus112.com>



DET ØKOLOGISKE RÅD
FREMTIDENS MILJØ SKABES I DAG

5. september 2007

Til Skatteministeriet

Det Økologiske Råds høringssvar til høring om forskellige afgiftslove J.nr. 2007-231

Ophør af energibeskatningens undtagelser

Afgiftsgodtgørelse for brændstof til busser

Konsekvensen af, at brændstof til busser hidtil har været fritaget fra afgifter er, at omkostningerne ved buskørslen er lavere og dermed også, at billetpriserne i den kollektive trafik er lavere. Der har i de senere år været meget kritik af, at prisen for at bruge den kollektive trafik er steget meget mere end prisen for bilkørsel. Af hensyn til den generelle trafikudvikling, og den kollektive trafiks konkurrenceevne i særdeleshed, bør det derfor sikres, at kompensationen går direkte til at mindske omkostningerne i den kollektive trafik. Kompensation til kommune/region bør derfor ydes som et årligt tilskud til den kollektive transport. Tilskuddet kan ydes til at nedsætte chaufførernes lønninger, herved kan det i nogle situationer blive mere rentabelt at køre mindre busser tilpasset behovet.

At kompensere for den øgede afgift ved at øge bloktilskuddet vil ikke give nogen garanti for, at pengene anvendes til kollektiv trafik og dermed at billetpriserne ikke stiger.

Ophør med differentierede afgifter på benzin leveret af tankstationer

Formålet med afgiftsdifferentiering bør fortsat sikres, f.eks. ved indførelse af krav om genvinding af benzin.

Lempelse af spildevandsafgiften og justering af reglerne for opgørelse af udledt mængde spildevand

Det er uheldigt, at de særligt forurenende brancher slipper billigere for spildevandsafgiften. De foreslåede regler er bedre end de oprindelige. Men virksomhederne bør betale fuldt spildevandsbidrag. Hvis virksomhederne er særligt konkurrenceudsatte, kan de kompenseres ved et tilskud til lønninger i virksomheden. Herved vil virksomhedernes incitament til at mindske deres spildevandsudledning opretholdes.

På det Økologiske Råds vegne

Johan Nielsen

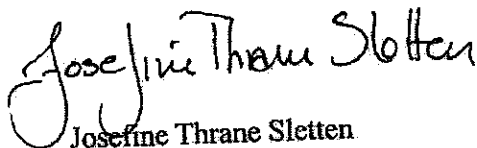
11. september 2007/JTS

Skatteministeriet
Afgifter
Nicolai Eigtveds gade 28
1402 København K
Pr. mail jpl@skm.dk

Høring af udkast til forslag til ændring af forskellige afgiftslove

Vi skal hermed meddele, at Dansk Erhverv ikke har bemærkninger til ovennævnte høring.

Med venlig hilsen
Dansk Erhverv



Josefine Thrane Sletten
Juridisk konsulent

Fra "OSS" <oss@mail.tele.dk>
Til: "Jens Peter Licht" <jpl@skm.dk>
Dato 12-09-2007 11:59:22
Emne: Re: Lovforslag i høring

Hostrup den 12. september 2007.

OSS har ikke nogle bemærkninger til høringsudkastet.
Med venlig hilsen

Elisabeth weber
OSS sekretariatet.

----- Original Message -----

From: "Jens Peter Licht" <jpl@skm.dk>
To: <adf@adf.dk>; <bbu@advocom.dk>; <cat@aircat.dk>; <autig@autig.dk>;
<post@businessdanmark.dk>; <cau@cau.dk>; <dts@d-t-s.dk>; <da@da.dk>;
<sekretariat@dankloak.dk>; <hoeringssager@danskerhverv.com>;
<dl@dansklandbrug.dk>; <danva@danva.dk>; <dt@datatilsynet.dk>;
<db@db-dk.dk>; <fpu@dff-s.dk>; <di@di.dk>; <dmu@dmusport.dk>; <dn@dn.dk>;
<post@dommerforening.dk>; <post@domstolsstyrelsen.dk>; <dpf@dpf.info>;
<eta@dscert.dk>; <dss@dss.dk>; <dtl@dtl-dk.dk>; <info@ecocouncil.dk>;
<debra@energibranchen.dk>; <letbyrder@eogs.dk>; <fbr@fbr.dk>;
<sekretariat@fdr.dk>; <fih@fih.dk>; <post@finansogleasing.dk>;
<mail@finansraadet.dk>; <fm@fm.dk>; <fmn@fmn.dk>;
<raadhuset@frederiksberg.dk>; <frr@frr.dk>; <fsr@fsr.dk>; <dkht@hts.dk>;
<hts@hts.dk>; <hvr@hvr.dk>; <im@im.dk>; <jm@jm.dk>; <am@kda.dk>;
<fds@kl.dk>; <kl@kl.dk>; <mail@kollektivtrafik.dk>;
<landbrugsraadet@landbrug.dk>; <landbrugsraadet@landbrugsraadet.dk>;
<landscentret@landscentret.dk>; <lh@lederne.dk>; <lff@lff-sas.dk>;
<lo@lo.dk>; <lsr@lsr.dk>; <dmu@mail.dk>; <oss@mail.tele.dk>; <flsk@mil.dk>;
<mim@mim.dk>; <moviea@moviea.dk>; <mst@mst.dk>; <ae@net.dialog.dk>;
<noah@noah.dk>; <th@nordic.greenpeace.org>; <info@northflying.com>;
<oem@oem.dk>; <info@off.kk.dk>; <boa@oil-forum.dk>; <oer@oil.forum.dk>;
<oer@oliebranchen>; <regioner@regioner.dk>; <ak@renosam.dk>;
<bruno.rey@skat.dk>; <jesper.kiholm@skat.dk>; <poju@skat.dk>;
<skatteborgerforeningen@skatteborgerne.dk>; <dcaa@slv.dk>; <sns@sns.dk>;
<stf@stf.dk>; <stm@stm.dk>; <info@teknologisk.dk>; <trm@trm.dk>;
<wwf@wwf.dk>

Sent: Monday, September 03, 2007 3:31 PM

Subject: Lovforslag i høring

> Se venligst vedlagte.
>
> Mvh.
>
> Jens Peter Licht
> Fuldmægtig, cand. jur., L.L.M
> Skatteministeriet, Afgifter
> Tlf./phone: 004533924758
> E-mail: jpl@skm.dk
>
> Officielle mails bedes sendt til Afgifter: pafgft@skm.dk
>
>



KONGELIG DANSK AEROKLUB

Protector:
H.K.H. Prinsgemalen

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K
Att.: Lene Skov Henningsen

Roskilde, den 28. august 2007

Vedr. Evt. indførelse af afgifter på brændstof til "private pleasure flying"

I forbindelse med det lovforberedende arbejde vil Kongelig Dansk Aeroklub (KDA), som repræsenterer ca. 8.000 brugere og medlemmer, gerne kommentere på forholdene og de problemstillinger, som ændring af reglerne vil medføre.

Igennem mange år har den danske lovgivning været klar og har fungeret uden negative effekter for branchen og Staten. Desværre har EU Kommissionen den 15. marts afvist Danmarks ansøgning om at forlænge undtagelsen for at opkræve afgifter i forbindelse med køb af brændstof til "private pleasure flying".

For at opfylde EU's krav skal Danmark indføre en minimumsafgift på "private pleasure flying."

Det ser ud til at komme til at ske på trods af de store skadevirkninger, det har for KDA's medlemmer og for beskæftigelsen i den branche, der er knyttet til området – skadevirkninger, som forekommer meningsløse, når der samtidig ikke er tale om noget nævneværdigt provenu for staten.

Det bemærkes i den forbindelse, at der er tale om et område og en branche, som i flere år har været i tilbagegang på grund af højt omkostningsniveau, og hvor vi kan frygte at flyvesikkerheden også vil blive berørt af yderligere omkostninger.

Derfor foreslår KDA mere differentierede løsninger, herunder modeller, som vi også ved, at der arbejdes med i andre EU-lande.

"Private Pleasue Flying"

For området som helhed vil indførelse af energiafgiften som anført have store negative konsekvenser. Der må forventes yderligere tilbagegang for området, beskæftigelsesproblemer for den tilknyttede branche og problemer med flyvesikkerheden.

Derfor foreslås det, at lette fly (f.eks. fly med maksimal take-off-vægt på under 2750 kg.) helt får lov til at beholde afgiftsfriheden, eller at der i hvert fald bliver tale om EU's minimumsafgift som defineret i Rådets Direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003.

Er dette ikke muligt, foreslås det, at alene fly, der efter definition i momsloven i dag er pålagt moms, pålægges energiafgift, og da EU's minimumsafgift.



Medlem af *Fédération Aéronautique Internationale* FAI

Lufthavnsvej 28 · 4000 Roskilde · Telefon: 46 14 15 00 · Telefax: 46 19 13 16 · E-mail: kda@kda.dk · www.kda.dk

Hvor der ikke er tale om ”private pleasure flying.”

”Non-commercial” flyvning er ikke ensbetydende med ”private pleasure flying”.

Der er former for flyvning og beskæftigelse i luften, som ikke er ”private pleasure flying”, men som er nødvendige for samfundet eller for at opretholde den højst mulige flyvesikkerhed. I flere andre EU-lande har løsningsmodeller, der tilgodeser disse hensyn allerede taget form.

Er der ikke mulighed for løsninger, som dækker området som helhed, jf. ovenfor, foreslår KDA, at der i hvert fald tages hensyn til flyvning, som reelt ikke er ”private leisure flying”, således at afgiftsfriheden fortsætter for dette område, eller at der bliver tale om EU’s minimumafgift.

Følgende former for flyvning falder ikke ind under begrebet ”private pleasure flying” og bør således være undtaget for afgift:

- firma- og forretningsflyvning
- skole- og træningsflyvning
- flyvning med henblik på transport af personer og gods
- flyvning med reklameformål
- aerial work, f.eks (listen er ikke udtømmende):
 - o miljøovervågning
 - o miljømåling
 - o trafikovervågning
 - o inspektion af broer, vejanlæg, luftledninger eller andre installationer
 - o afprøvning af flynavigationsudstyr
 - o sprøjtning af afgrøder
 - o slukning af ildebrande fra luften
 - o ambulance- læge og medicinflyvning
 - o flyvning i forbindelse med eftersøgning og redningsarbejde
 - o fotoflyvning
 - o slæb af andre fly og bannere
 - o flyvning i forbindelse med reparation og fejlsøgning af udstyr
 - o kontrolflyvninger (tjekflyvninger og flyveprøver)

De ovennævnte former for flyvning er ikke rekreative og fornøjelse, men er enten bestemt og krævet af lovgivningen og/eller et krav for at kunne opretholde et højt flyvesikkerhedsniveau, har et erhvervsmæssigt formål eller er til gavn for offentligheden.

Afslutning.

På denne baggrund anbefaler KDA Skatteministeriet at tage det ovennævnte i betragtning under udarbejdelse af lovforslaget.

I så fald vil KDA være i stand til at udtrykke støtte til et konkret forslag, når dette kommer til høring.

Hele branchen har igennem en årrække indrettet sig efter de nuværende regler – og baseret sig på disse forhold. Ubetinget indførelse af afgifter på al flyvning vil have stor utilsigtet negativ effekt på flyvesikkerheden, beskæftigelse og omsætning i branchen.

Som Skatteministeriet også selv er nået frem til, estimerer KDA at et afgiftsprovener vil ligge mellem seks og syv millioner kr. årligt, hvorimod effekten af nedgang i omsætning,

beskæftigelse og flyvesikkerhed i området vurderes til at være mange gange større og yderst vanskelig af forudse.

Såfremt punkter ønskes uddybet stiller vi os gerne til rådighed.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Aksel Nielsen', written in a cursive style.

Aksel C. Nielsen
Formand, Kongelig Dansk Aeroklub



KONGELIG DANSK AEROKLUB

Protector:
H.K.H. Prinsgemalen

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K
Att.: Jens Peter Licht

Roskilde, 18. september 2007

**Vedr.: Høringssvar til forslag til ændring af forskellige afgiftslove
(Justeringer i afgiftslovgivningen af hensyn til EU-medholdelighed)**

Kongelig Dansk Aeroklub (KDA) skal i det efterfølgende belyse de alvorlige konsekvenser af en evt. indførelse af afgift på brændstof til privatflyvning.

Kun afgifter på brændstof til sportsaktiviteter og forretningsflyvning

I det foreliggende er det klart at turister der flyver på ferie i eller udenfor Danmark ikke belastes med afgift på brændstof til flyveturen. Dette står i nogen kontrast til at indføre en afgift på brændstof til flyvninger til f.eks. uddannelse, sportsudøvelse eller drift af forretning.

KDA anbefaler Skatteministeriet at undtage uddannelses- og træningsflyvning, flyvning i forbindelse med udøvelse af sport i luften og flyvning i forbindelse med drift af forretning. Da persontransportflyvninger med turister på vej til f.eks. "sommerferie på Mallorca" eller "skiferie i Frankrig" ikke belægges med afgift på brændstoffet, ses det ikke som rimeligt at sportsudøvere skal betale afgift for den transport, som er nødvendig for at udøve deres sport, ligesom forretningsfolk heller ikke bør belastes med unfair afgifter for at drive forretning og skabe omsætning til landet, så længe turisten som flyver på ferie er undtaget for den samme afgift.

Ved det sidste Nordiske møde blev det bl.a. fra svensk side oplyst, at de svenske skattemyndigheder arbejder med en løsning på samme spørgsmål, og tilsyneladende vælger IKKE at indføre afgift på brændstof til på uddannelsesflyvninger, forretningsflyvninger samt på slæbeflyvning (optræk af svævefly - sport).

Mangel på piloter og pilotuddannelse

Som nævnt i vores svar på spørgsmålet om moms på fly vil en indførelse af afgifter på brændstof til privatflyvning få store konsekvenser for tilgangen af piloter til det kommercielle område. Alle danske piloter (undtaget militærets) betaler selv deres uddannelse (600-700.000 kr.) af allerede beskattede indkomster. En indførelse af afgifter på brændstof til privatflyvning vil resultere i



Medlem af Fédération Aéronautique Internationale FAI

Lufthavnsvej 28 · 4000 Roskilde · Telefon: 46 14 15 00 · Telefax: 46 19 13 16 · E-mail: kda@kda.dk · www.kda.dk

store stigninger i udgiften til uddannelsen som pilot. Og dette set i lyset af at de fleste andre uddannelser er gratis og omkostningsfrie for brugeren. En stor nedgang i antallet af piloter som uddanner sig kan med det foreliggende forslag forventes. Med alvorlige konsekvenser til følge i det kommercielle område. Pilotmangel koster luftfartsselskaberne store mistede omsætninger og dermed kan imødeses en nedgang i skatteprovenuet fra området.

Minimalt afgiftsprovenu

KDA har udført et overslag over afgiftsprovenuet, og forventer at dette vil ligge i området 6-7 millioner kr. Skatteministeriet har ligeledes foretaget en sådan beregning, og bekræfter at det forventede provenu ligger i dette område. Altså er der her tale om et ubetydeligt beløb, og omkostninger ved at opkræve og administrere en ny afgift kan sagtens overstige det estimerede provenu. Derfor giver indførelsen af dette ikke mening set fra et økonomisk og skattemæssigt synspunkt.

Afslutningsvis anbefaler KDA at Skatteministeriet udformer regler, som ikke stiller piloten under uddannelse, sportsudøveren eller den forretningsdrivende dårligere end turisten på vej på charterferie.

Såfremt punkter ønskes uddybet stiller vi os gerne til rådighed.

Med venlig hilsen



Aksel C. Nielsen
Formand, Kongelig Dansk Aeroklub

Advokatrådet

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

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

pafgt@skm.dk

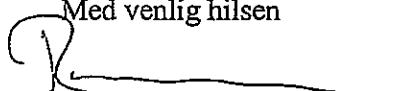
DATO: 17. september 2007
J.NR.: 04-014102-07-1773
REF.: rmm-hfe

Høring over udkast til forslag til ændring af forskellige afgiftslove

Ved e-mail af 3. september 2007 har Skatteministeriet anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte udkast.

Udkastet har været behandlet i Advokatrådets Lovudvalg. Advokatrådet har ingen bemærkninger til udkastet.

Med venlig hilsen



Rasmus Møller Madsen

SJ20070926105341625 [DOR21865].TXT
Fra: "Jakob Solmunde Michelsen (EOGS)" <JMI@eogs.dk>
Til: Postkasse Afgifter <pafgft@skm.dk>
CC: Andreas Rahlf Hauptmann (EOGS) <arh@eogs.dk>; Janni Melhede
(EOGS) <JME@eogs.dk>; JWJ@eogs.dk <JWJ@eogs.dk>; Stinne Henriksen (EOGS)
<SHE@eogs.dk>
Modtaget: 17-09-2007 09:40:42
Emne: Høringssvar - Lov om ændring af forskellige afgiftslove
(Justeringer i afgiftslovgivningen af hensyn til EU-medholdelighed)

Høringssvar - Lov om ændring af forskellige afgiftslove (Justeringer i afgiftslovgivningen af hensyn til EU-medholdelighed)

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

Forslaget medfører ændring af afgiftsstrukturen på en række områder, blandt andet vedrørende motorbrændstof til lokal offentlig passagerbefordring, brændstoffer til privat flyvning samt spildevandsudledning. Ændringerne sker for at sikre overensstemmelse med EU-retten.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes at medføre positive og negative direkte erhvervsøkonomiske konsekvenser for de omfattede virksomheder, hvilket skyldes, at nogle afgifter bliver fjernet, mens andre afgifter sættes op eller nye indføres.

Skatteministeriet har i forbindelse med de enkelte dele i forslaget opgjort de direkte konsekvenser for de omfattede virksomheder. CKR vurderer, at disse opgørelser er dækkende og har derfor ingen yderligere bemærkninger til forslagets erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Administrative konsekvenser

Forslaget vurderes at medføre administrative konsekvenser i form af løbende byrder for oplagshavere, som leverer brændstof til luftfartøjer, der bliver brugt til både erhvervmæssig og ikke-erhvervmæssig flyvning.

SJ20070926105341625 [DOR21865].TXT

Dette skyldes, at de fremover skal foretage en differentiering af afgiftsbelastningen, når der sker levering af afgiftspligtige varer til brug for henholdsvis erhvervsmæssige flyvninger og ikke-erhvervsmæssige privatflyvninger. CKR vurderer dog ikke, at omfanget af de løbende byrder vil berettige til en forelæggelse for et virksomhedspanel.

Skatteministeriet vil endvidere efter en drøftelse med de berørte brancher foretage en justering af den hidtidige ordning for at mindske byrderne for de omfattede virksomheder. Dette vil eventuelt ske ved en generel indførelse af bevillinger til afgiftsfrihed, således at der ingen differentiering skal foretages alligevel. CKR ser meget positivt på, at Skatteministeriet vil mindske omfanget af og muligvis helt fjerne de løbende byrder.

De øvrige dele af forslaget vurderes ikke at medføre administrative konsekvenser.

CKR 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 (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 et virksomhedspanel. Forslaget bør derfor ikke forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler."

CKR har ikke yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen

Jakob Solmunde Michelsen

Fuldmægtig

Tlf. direkte 3330 7569

E-post jmi@eogs.dk

Domstolsstyrelsen



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

St. Kongensgade 1 - 3
1264 København K
Tlf. 70 10 33 22
Fax 7010 4455
post@domstolsstyrelsen.dk
CVR nr. 21-65-95-09
EAN-nr. 5798000161184

ALK10008/Sagsbeh. ALK
J.nr. 4104-2007-30.3

12. september 2007

Høring over udkast til forslag om ændring af forskellige afgiftslove

Skatteministeriet har i e-mail af 3. september 2007 anmodet om Domstolsstyrelsens bemærkninger til udkast til lovforslag om ændringer af forskellige afgiftslove.

Domstolsstyrelsen skal udtale, at de fremsendte udkast ikke giver anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen

Niels Juhl

[Her indsættes en eventuel genpartstekst]

Skatteministeriet
Att.: Jens Peter Licht

Hovedcentret

Østbanegade 123
2100 København Ø

Telefon 72 22 18 18
Ean. nr. 5798000033788

E-mail via www.skat.dk/kontakt
www.skat.dk

18. september 2007
J.nr. 07-130207

Lone Stonor Kristensen

lone.stonor.kristensen@SKAT.dk
Direkte 72374945

Høringsvar - Forslag om justeringer i afgiftslovgivningen af hensyn til EU-medholdelighed

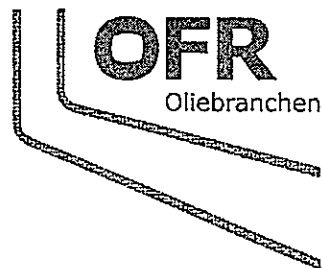
Skatteministeriet har sendt udkast til forslag til ændring af forskellige afgiftslove til SKAT som led i den eksterne høring.

Vi har hverken faglige eller administrative bemærkninger til forslaget.

Med venlig hilsen

Lone Stonor Kristensen

- OFB - Oliebranchens Fællesrepræsentation
- BOA - Benzin- og Oliebranchens Arbejdsgiverforening
- FDO - Foreningen Danske Olieberedskabslagre
- OM - Oliebranchens Miljøpulje



Skatteministeriet
Nikolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Att.: Jens Peter Licht

Udkast til forslag om ændring af forskellige afgiftslove j. nr. 2007221-0001

Oliebranchens Fællesrepræsentation har ingen kommentarer til de foreslåede ændringer af Danmarks undtagelser for energibeskatningsdirektivet. Den foreslåede tilpasning af spildevandsafgiftsloven til EU's regler giver heller ikke anledning til kommentarer.

Ophævelsen af fritagelsen for privatflyvning vil - som anført i bemærkningerne til lovforslaget - påføre olieselskaberne en administrativ belastning. Skatteministeriet anfører i lovbemærkningerne da også, at det vil være hensigtsmæssigt, sammen med de berørte brancher at drøfte hvorledes en justering af den hidtidige fritagelsesordning kan finde sted. For at sikre at et kommende regelsæt ikke pålægger olieselskaberne unødige administrative byrder, forudsætter vi, at det ikke kun er hensigtsmæssigt men nødvendigt, at dette drøftes med de berørte brancher.

Med venlig hilsen

Michael Mücke Jensen

Teknik- og miljøchef
Michael Mücke Jensen
Tlf. direkte 3345 6514
Mobiltlf. 2042 2636
E-mail mmj@oliebranchen.dk

Landemærket 10, 5.
Postboks 120
1004 København K

Tlf. 3345 6510
Fax 3345 6511
www.oliebranchen.dk
CVR nr. 30 84 47 18

Skatteministeriet
Att.: Jens Peter Licht

Høringssvar vedr. forslag til lov om ændring ad forskellige afgiftslove

KL har modtaget forslag til lov om ændring ad forskellige afgiftslove i høring. KL har ingen bemærkninger til selve lovforslaget, men har følgende andre bemærkninger:

- KL tager forbehold for kompensationens størrelse, og forventer at afklaring af dette følger den normale DUT-procedure

Med venlig hilsen

Maria Cathrine Nielsen

Den 18. september 2007

Ref MCN
mcn@kl.dk
Dir 3370 3108

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

Tlf 3370 3370
Fax 3370 3371

www.kl.dk

1/1

Fra "Jesper Kiholm Andersen" <Jesper.Kiholm@Skat.dk>
Til: <jpl@skm.dk>
Dato 19-09-2007 10:03:19
Emne: Høringssvar til udkast til forslag til ændring af forskellige afgiftslove (

Til Skatteministeriet

Departementet

Att.: Jens Peter Licht

Høringssvar til udkast til forslag til ændring af forskellige afgiftslove (Justeringer i afgiftslovgivningen af hensyn til EU-medholdelighed)

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

Specialkonsulent

Skatterevisor / Master i Skat

Formand for Skatterevisorforeningens Skatteudvalg

Skattecenter Tønder

Nordre Landevej 22

6270 Tønder

Telefon: 72389468

Mail: jesper.kiholm@skat.dk

Mobiltelefon: 20487375

Skatteministeriet
Afgifter
Att. Jens Peter Licht



Dansk Told & Skatteforbund
SKATTEUDVALGET

19. september 2007

Vedrørende høring af Høring over udkast til lovforslag til ændring af forskellige afgiftslove (Justeringer i afgiftslovgivningen af hensyn til EU-medholdelighed).

Dansk Told & Skatteforbunds Skatteudvalg har modtaget ovennævnte udkast til lovforslag i tekniske høring.

Skatteudvalget skal i den forbindelse meddele, at vi ingen bemærkninger har til udkastet.

Med venlig hilsen

Jan Nørner
faglig sekretær

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K
Att. Jens Peter Licht

Elev, tirsdag den 18. september 2007

**Vedrørende høringsvar til forslag til ændring af forskellige afgiftslove
(justering i afgiftslovgivningen af hensyn til EU-lovmedholdelighed)**

Dansk Motorflyver Union fremsender hermed høringsvar til Skatteministeriet vedrørende eventuel indførelse af afgift på brændstof til "ikke-erhvervsmæssig privatflyvning".

DMU er en interesseorganisation, der repræsenterer lokale motorflyveklubber i Danmark og hvis formål er at fremme interessen for og lette adgangen til privat- og forretningsmæssig flyvning. DMU er tilknyttet Kongelig Dansk Aeroklub.

Definitioner

Ved gennemgang af lovforslaget oplever DMU, at der i forhold til EU's direktiv 2003/96 EC er uklarhed omkring definitionerne på de forskellige begreber inden for flyvning. Det er yderst vigtigt at få fastlagt klare og korrekte definitioner i lovteksten. Uklarhed omkring dette kan få alvorlige konsekvenser for flyvningen i Danmark.

EU direktiv 2003/96 EC pålægger Danmark at indføre minimumstakster på en række brændstoftyper. Luftfarten er generelt fritaget for afgiften, med undtagelse af "private pleasure flying".

I den danske oversættelse af direktivet er "private pleasure flying" oversat til "ikke-erhvervsmæssig flyvning", hvilket er en fejlagtig oversættelse, når der sammenholdes med direktivets definition af "private pleasure flying":

"For the purpose of this Directive "private pleasure-flying" shall mean the use of an aircraft by its owner or the natural or legal person who enjoys its use either through hire or through any other means, for other than commercial purposes and in particular other than for the carriage of passengers or goods or for the supply of services for consideration or for the purpose of public authorities."

Af ovenstående tekst fremgår det, at der ikke er krav om, generelt at indføre afgift på al privat flyvning/"ikke-erhvervsmæssig flyvning".

Flyvning som hører ind under begrebet "Ikke-erhvervsmæssig flyvning" er mange andre former for flyvning end privatflyvning for fornøjelsen (private pleasure flying). Flyvning, som enten er bestemt af lovgivningen og/eller som er et krav for at opretholde et så højt flyvesikkerhedsniveau som muligt. Flyvning som er vigtigt for samfundsudviklingen.

Nedenstående former for flyvning bør ikke omfattes af begrebet "private pleasure flying".

Firma- og forretningsflyvning

Skole- og træningsflyvning

Flyvning med henblik på transport af personer eller gods

Flyvning med reklame mål

Aerial work, som eksempelvis:

- miljøovervågning
- miljømåling
- trafikovervågning
- inspektion af luftledninger m.m.
- afprøvning af navigationsudstyr
- sprøjtning af afgrøder
- slukning af ildebrande vha. fly
- ambulance-, læge og medicinflvning
- flyvning i forbindelse med eftersøgning og redningsarbejde
- fotoflyvning
- slæb af fly og bannere
- flyvning i forbindelse med reparation og fejlsøgning af udstyr
- kontrolflyvninger (tjekflyvninger og prøveflyvninger)

For at opretholde samme aktivitet indenfor ovenstående områder af flyvningen og sikre en fortsat høj flyvesikkerhed foreslår DMU, at ovenstående typer af flyvning fortsat fritages for afgift.

Administration

Det forudses, administrationsomkostningerne og nedgang i omsætning, ved indførelse af afgiften, givetvis vil overstige det forventede afgiftsprodukt på ca. 6-7 millioner kr.

En løsning på administration af afgiften kan være at indføre en deklarationsform, der udfyldes ved tankning af brændstof, hvorpå der underskrives på tro og love, at brændstoffet ikke anvendes til "private pleasure flying".

Subsidiært kan en løsning være at anvende definitionen "sportsfly", som anvendes i momsloven i dag. Momslovens definition af begrebet "sportsfly" er nært sammenfaldende med EU direktivets definition af begrebet "private pleasure flying" (privat fornøjelsesflyvning). Det vil være en enkel ordning, da afgiften hermed knyttes til flyet og ikke aktiviteten og der anvendes en definition som i forvejen eksisterer i skattelovgivningen.

Mangel på piloter

En eventuel indførelse af afgift på "ikke-erhvervs-mæssig flyvning" vil medføre et betydeligt fald i tilgangen til den kommercielle pilotuddannelse. Piloterne finansierer selv uddannelsen til kommerciel pilot, som i dag beløber sig til 600.000-700.000 kr. Undtaget er dem, der uddannes gennem militæret. De betydelige merudgifter, der stilles i sigte, i form af ændring af momsloven (flymoms) og forslag til ændring af forskellige afgiftlove, vil svække aktiviteten i branchen betydeligt og det vil få konsekvenser for det kommercielle område indenfor luftfart. Mangel på piloter vil bl.a. resultere i en faldende omsætning hos luftfartsselskaberne og hos flyveskolerne.

Flyvesikkerhed

For DMUs medlemmer vil indførelse af afgiften typisk resultere i en merudgift på 150-250 kr. pr. flyvetime, afhængig af afgiftssatsen. Som nævnt i DMU's høringssvar, vedr. forslag til lov om ændring af momsloven, er området i dag underlagt høje omkostninger og en yderligere forhøjelse af omkostninger, vil have en meget negativ virkning på flyvesikkerheden, idet piloternes træningstilstand forringes på grund af færre fløjne timer.

Et andet sikkerhedsmæssigt aspekt er brugen af bilbenzin i stedet for AVGAS. Størstedelen af DMU's medlemmer anvender idag AVGAS på flyene – som koster ca. 9 kr. pr. liter, svarende til prisen for en liter bilbenzin. Hvis AVGAS tillægges afgift i størrelsesordenen 4-6 kr. vil det skabe grundlag for, at piloter vælger at anvende bilbenzin til de mindre flytyper - hvilket er muligt og lovligt. Der er tidligere fra EASA (European Aviation Safety Agency) og FAA (Federal Aviation Administration) udsendt sikkerhedsinformation om, at brug af bilbenzin kan forringe flyvesikkerheden væsentligt, idet indholdet af methanol og ethanol kan forårsage motorstop. Ligeledes fraråder motorfabrikanterne brug af bilbensin, men forbyder det ikke.

DMU anbefaler, at Skatteministeriet anvender EU direktivets ordlyd og dermed definitionen af begrebet "private pleasure flying" eller subsidiært momslovens anvendte definition af "sportsfly", således, at afgiften begrænses til at omfatte "private pleasure flying" (privat fornøjelsesflyvning). En anden fortolkning, vil få vidtrækkende negative konsekvenser for flyvningen i Danmark.

DMU stiller sig gerne til rådighed under det lov forberedende arbejde.

Med venlig hilsen
Dansk Motorflyver Union



Knud Nielsen
Formand
Elev Tværvej 3
8520 Lystrup
Telefon 4010 77 07

Skatteministeriet
Nicolaj Eigtveds Gade 28
1402 København K.

18. september 2007

1/3
Sagsnummer
111466-154005
THECA

Sagsbehandler MLL
Direkte 36 13 15 05
Fax
MLL@movia.dk

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af forskellige afgiftslove

Skatteministeriet har den 30. august anmodet om bemærkninger til udkast til lovforslag om ændring af forskellige afgiftslove. Movia skal i den anledning fremkomme med følgende bemærkninger:

Movias interesse i lovforslaget knytter sig til § 1, nr. 6 og § 2 nr. 3. Bestemmelserne omhandler ophør af godtgørelse af henholdsvis energiafgift og kuldioxidafgift samt moms heraf for dieselolie og LPG gas anvendt i busser i lokal offentlig passagerbefordring.

Movia forestår al offentlig servicetrafik med bus og lokalbaner samt individuel handicapbefordring for svært bevægelseshæmmede i Region Hovedstaden med undtagelse af Bornholms Regionskommune samt Region Sjælland. Kørslen udføres på kontrakt af private busselskaber efter licitation. Den offentlige servicetrafik med bus udføres med 1.320 busser, som leverer 4,6 mio. køreplanstimer. Mere end 16.000 kunder er tilmeldt handicapbefordringen, og der udføres 360.000 ture om året.

Movias udgifter til offentlig servicetrafik med bus og handicapbefordring beløber sig til ca. 2,6 mia. kr. om året.

Movias kontrakter med busselskaberne indeholder en bestemmelse om månedlig prisregulering af den pris, som busselskaberne har givet i deres tilbud. Prisreguleringen sker i henhold til udviklingen i et sammenvæjet reguleringspristal, som udtrykker omkostningsstrukturen og udviklingen hos busselskaberne. Reguleringspristallet er sammensat af 6 prisindeks (5 uden for hovedstadsområdet), hvori et prisindeks for dieselolie indgår med en vægt på 7 pct. i udgangssituationen.

Movias kontrakter med busselskaberne indeholder en genforhandlingsklausul, som giver begge parter ret til genforhandling af kontrakternes betalingsbe-

stemmelser i tilfælde af, at der ved lovindgreb eller lignende ændres væsentligt ^{2/3} i de økonomiske betingelser, der ligger til grund for tilbuddet.

111466-154005
THECA

Movias finansiering

Ifølge Lov om trafikselskaber finansieres Movias virksomhed gennem indtægter fra salg af kort og billetter m.v. samt et tilskud fra de deltagende kommuner og regioner. Regionernes andel af tilskuddet til buskørsel begrænser sig til netto-udgifterne for de regionale buslinjer, mens kommunerne betaler tilskud for de resterende buslinjer samt den behovsstyrede trafik (bl.a. handicapbefordring). De samlede entreprenørudgifter på 2.560 mio. kr. fordeler sig med 2.262 mio. kr. på kommuner og 297 mio. kr. på regioner (87% /13%).

Kompensation til kommuner og regioner

Movia har noteret sig, at regeringen har tilkendegivet, at der vil ske en kompensation til kommunerne og regionerne for at undgå, at lovændringen resulterer i højere takster. Movia har ligeledes noteret sig, at kompensationen til regionerne kan tænkes at blive fordelt efter et nøgletal, som tager højde for, at regionernes udgifter til kollektiv trafik ikke er jævnt fordelt mellem de enkelte regioner.

Movia bifalder denne hensigt, men skal gøre opmærksom på, at det i lige så høj grad gælder for kommunerne, at udgifterne til kollektiv trafik ikke er jævnt fordelt. Navnlig kommunerne i hovedstadsområdet har i Movias område en andel af bustrafikken som langt overstiger deres befolkningsandele. Disse kommuner vil med en kompensation fordelt efter de almindelige DUT-principper blive underkompenseret for den merudgift, de skal bære i kraft af loven. Til belysning af dette forhold vedlægges en beregning af den kompensation, kommunerne i Movias område kan forvente, hvis den fordeles efter de normale DUT-principper eller fordeles efter et trafikalt nøgletal.

Det fremgår af beregningen, at under de anvendte forudsætninger vil kommunerne i Region Hovedstaden blive underkompenseret med i alt 26 mio. kr., mens kommunerne i Region Sjælland modsat vil have en DUT-gevinst på i alt 7,4 mio. kr.

Særligt iøjnefaldende er konsekvensen for Københavns Kommune, som alene vil have en underkompensation på 22,5 mio. kr. Hvis man forestiller sig, at den budgetmanko skulle inddækkes ved driftsreduktioner, vil det nødvendiggøre, at 140 – 150.000 køreplanstimer svarende til mere end 10 pct. af busdriften i København skulle skæres bort.

Det er Movias opfattelse, at der bør søges en model til fordeling af kompensati- 3/3
onen, som undgår den nævnte effekt. Nedenfor skitseres et konkret forslag
hertil.

111466-154005
THECA


Alternativ kompensationsmodel

Konsekvenserne af de nævnte bestemmelser i lovforslaget er koncentreret på den lokale, offentlige passagerbefordring med bus. De i medfør af kommunalreformen oprettede trafikselskaber har som lovgivet opgave at varetage den lokale offentlige passagerbefordring, og ikke andre myndigheder har denne opgave.

Det vil sige, at den statslige kompensation for merudgifter i medfør af loven vil kunne gives direkte til trafikselskaberne og fordeles præcis i forhold til disse merudgifter i medfør af loven. Eftersom regioner og kommuner yder tilskud til trafikselskaberne baseret på de enkelte buslinjers nettoudgifter, vil den direkte kompensation til trafikselskaberne slå fuldt igennem i forhold til kommuner og regioner med den korrekte andel. Derved vil regeringens intention om at kompensere regioner og kommuner være opfyldt.

Kompensationen vil kunne administreres af Trafikstyrelsen, som ifølge Lov om trafikselskaber etablerer og vedligeholder en landsdækkende database for offentlig servicetrafik.

Venlig hilsen


Johannes Sloth

Skatteministeriet
Nicolai Eigtvedsgade 28
1402 København K
Att: Jens Peter Licht

Dragør, den 18. september 2007

Høringssvar vedrørende fuelafgift til fly:

Undertegnede har i 12 år drevet kommerciel udlejning af et fly i et I/S.

Akkumuleret har driften i perioden været overskudsgivende.

Hovedtallene for de sidste 3 års drift er i gennemsnit:

	Gns. pr. år 2004-2006	Budget 2008 efter moms og fuelafgift (3,15 + moms)	Budget 2008 efter moms og fuelafgift (4,50 + moms)
Lejeindtægt (260 timer)	210.000 (800,00/time)	260.000 (1000,00/time)	275.600 (1060,00/time)
Fuel (30 liter pr. time)	70.000	100.000	115.600
Vedligeholdelse	70.000	87.500	87.500
Hangar	24.000	24.000	24.000
Forsikring	21.000	23.000	23.000
Øvrige omkostninger	1.000	1.500	1.500
Resultat for renter og afskrivninger	24.000	24.000	24.000

Ud over forslaget om fuelafgift er der tidsmæssigt sammenfaldende et lovforslag om moms på flyrelaterede ydelser.

Set under et vil de to afgiftsforslag medføre så store prisstigninger at flyudlejning reelt umuliggøres.

Som jeg har forstået det, er EU's minimumsats på fuelafgift kr. 3,15 + moms – mens der i lovforslaget opereres med kr. 4,50 + moms.

Som det fremgår af ovenstående vil det være nødvendigt at hæve udlejningsprisen pr. time med 25 %/ 32,5% for at opnå samme drift – afhængigt af den pålignede afgift.

Imidlertid er det jo dokumenteret i al erhvervsøkonomisk forskning, at når prisen øges, så falder efterspørgslen på gængse forbrugsvarer og serviceydelser. (Skatteministeriet har jo netop selv anvendt denne mekanisme ved den seneste omlægning af bilafgifter, hvor der ved øget beskatning på visse biltyper tilstræbes et lavere salg – og omvendt)

Med et forventet faldende timeforbrug skal derfor derfor yderligere prisstigninger til for at dække de faste omkostninger. Med f.eks. en 25% nedgang i udlejningstimer og med faste omkostninger på kr. 60.000/år vil timeprisen skulle øges med yderligere kr. 80,00 pr time til 1.080,00/1.140,00

Det svarer til en stigning på 35% / 42,5% - det giver sig selv at ingen erhvervsvirksomhed kan overleve dette.

Konsekvensen af at indføre fuelafgift samt moms bliver derfor et lavere aktivitetsniveau hos leverandører – med tab af indtægtsgrundlag og arbejdspladser for samfundet som følge.

I tillæg lavere momsindtægt på det eksisterende fuelforbrug samt landingsafgifterne (og fuelafgift når denne indføres).

Øgede timepriser vil endeligt medføre at den enkelte pilot flyver mindre. Flyvertid og sikkerhed er to uløseligt forbundne forhold og mindre flyvetid pr. år svækker flyvesikkerheden. Det er jo ikke uden grund at der i lovgivningen er fastsat regler om årlig flyvetid set i relation til forlængelse af certifikatrettigheden.

Konklusionen er at såvel samfundsøkonomisk og flyvesikkerhedsmæssigt er det et selvmål at indføre fuelafgift og moms på flyverelaterede omkostninger.

Er der ingen mulighed for dispensation mht. fuelafgift fra EU-regelsæt må man i stedet overveje momssatsen.

Der er jo intet der forhindrer en differentieret momssats – og derfor intet EU-krav om at den gældende danske sats – EU's højeste – skal pålægges fuel til fly omkostninger.

Endeligt foreslås i lovforslaget en differentiering af afgiftsbelastningen mellem afgiftspligtige varer, der anvendes til henholdsvis erhvervmæssig og ikke-erhvervmæssig privatflyvning.

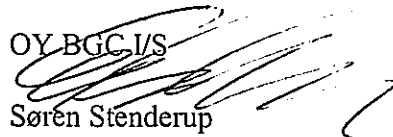
Der er ikke i lovforslaget angivet hvorledes denne opdeling skal foretages, hvem der har kontroltilsyn/ansvar samt hvilke kriterier, der skal lægges til grund.

Som flyudlejer kan man på ingen måde kontrollere hvorvidt et fly anvendes til erhvervmæssig eller ikke-erhvervmæssig privatflyvning.

En pilot kan jo indenfor den gældende lovgivnings rammer udemærket leje et fly med det formål at foretage en forretningsrejse, hvilket jo er en erhvervmæssig privatflyvning.

Med venlig hilsen

OY BGC I/S


Søren Stenderup
Sønderstræde 6B
2791 Dragør



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K
Att.: Lene Skov Henningsen

AOPA Danmark
Roskilde Lufthavn
Hangarvej H 4
4000 Roskilde
email: info@aopa.dk
tlf.: +45 4619 1155
fax: +45 4619 1156

Vejle d. 17/9/2007

Høringssvar vedr. "Forslag til lov om ændring af forskellige afgiftslove"

OPSUMMERING

AOPA har gennemgået Skatteministeriet forslag til afgift på brændstof til såkaldt "ikke-erhvervsmæssig privatflyvning". Det vurderes at lovforslaget potentielt kan have en meget negativ virkning på privatflyvning i Danmark, men da formuleringen af lovteksten rummer en række uklarheder og på afgørende punkter adskiller sig fra den underliggende direktiv tekst er det umuligt at få et klart overblik over konsekvenserne. De kan alt efter fortolkning variere fra begrænset negative til katastrofale.

Det er i sagens natur klart at Skatteministeriet må og skal tilrette lovforslaget således at uklarheder og begrebsforvirring undgås. AOPA stiller sig meget gerne til rådighed for at hjælpe Skatteministeriet med at få et overblik over de begreber der er i anvendelse. (Der er til høringssvaret vedlagt en liste over relevante definitioner).

DEFINITIONER OG BEGREBER

Direktiv og lovforslag indeholder en række udtryk som det er vigtigt at holde klart adskilt for at undgå begrebsforvirring og uklarhed om hvilke former for flyvning, der er omfattet af direktivet og den danske lovtekst. Blandt disse udtryk er: "privatflyvning", "private pleasure flying", "ikke-erhvervsmæssig flyvning", "ikke-erhvervsmæssig privatflyvning" og "luftfartøjer, der anvendes erhvervsmæssigt".

Lovtekstens udtryk "luftfartøjer, der anvendes erhvervsmæssigt" er meget uheldigt da det rummer en forvekslingsrisiko med begreberne "Commercial Operation" som defineret i EU regulativ 1592/2002 og ICAOs definition af "Commercial Air Transport Operation". Desuden er udtrykket slet ikke i overensstemmelse med den underliggende direktivtekst, der taler om "private pleasure flying".

EU's direktiv 2003/96/EC pålægger således medlemsstaterne at indføre visse minimumssatser på en lang række typer brændstof. Brændstof til luftfarten er dog som udgangspunkt undtaget fra afgifter bortset fra flyvning for "private pleasure purposes".

"Private pleasure flying" er i den danske oversættelse af direktivteksten noget misvisende oversat med udtrykket "ikke-erhvervsmæssig privatflyvning". Den misvisende oversættelse står klart når man ser på direktivets egen definition af begrebet "private pleasure flying", nemlig:

For the purpose of this Directive 'private pleasure flying' shall mean the use of an aircraft by its owner or the natural or legal person who enjoys its use either through hire or through any other means for other than commercial purposes and in particular

- *other than for the carriage of passengers or goods*
- *or for the supply of services for consideration*
- *or for the purposes of public authorities.*

Der er dermed i EU's direktiv IKKE noget krav om at indføre en generel afgift på privatflyvning eller non-

kommerciel flyvning. Tværtimod sigter EU's direktiv kun mod en meget begrænset del af den aktivitet, der i dag omfattes af begrebet privatflyvning. Følgende typer af aktivitet falder således uden for definitionen af 'private pleasure flying':

- Firma- og forretningsmæssig flyvning
- Skole og træningsflyvning
- Flyvning med henblik på transport af personer eller gods
- Aerial Work (sprøjtning af afgrøder, trafikovervågning, fotoflyvning etc.)

Firma og erhvervmæssig flyvning er direkte undtaget ifølge direktivet fordi denne flyvning har et erhvervmæssigt sigte. Aerial work, skole og træningsflyvning falder i sagens natur uden for sigtet af 'privat fornøjelsesflyvning' og skoleflyvning falder direkte ind under direktivets undtagelse som værende en 'service for consideration'. Transport af personer eller gods er ifølge direktivet også direkte undtaget fra begrebet 'private pleasure flying' da dette falder ind under begrebet 'carriage of passengers or goods'.

Det ligger således klart at 'private pleasure flying' skal forstås som 'privat fornøjelsesflyvning' i snæver forstand og at begrebet på ingen måde kan sidestilles med begreber såsom privatflyvning generelt, ikke-erhvervmæssig privatflyvning, non-kommerciel flyvning eller andet.

Det er således meget vigtigt at slå fast, at der er helt afgørende forskelle mellem EU direktivets definition af begrebet 'private pleasure flying' og høringsforslagets tekst, der taler om 'luftfartøjer, der anvendes erhvervmæssigt'. Begrebsforvirringen lader til dels til at skyldes en misvisende oversættelse af direktivets originale engelske tekst, dels et manglende detailkendskab til luftfartsbranchen og de aktiviteter der finder sted. Da en fejlagtig anvendelse af EU direktivet vil være helt katastrofal for branchen stiller AOPA sig naturligvis til rådighed for en afklarende dialog vedrørende definitioner.

LØSNINGSMODELLER

AOPA har gennem sit internationale netværk afdækket hvorledes det pågældende EU direktiv administreres i andre lande og har derigennem opstillet et par mulige løsningsmodeller.

Deklarationssystem

En løsningsmodel, der kendes fra bl.a. Polen er en deklaraationsordning, hvorefter der ved køb af fuel udfyldes en deklARATION på tro og love om at brændstoffet ikke vil blive anvendt til 'private pleasure flying'. En sådan deklARATION ville naturligvis skulle indeholde en definition af begrebet 'private pleasure flying' og her foreslås direktivets tekst anvendt oversat direkte fra engelsk:

Ved 'privat fornøjelsesflyvning' forstås ejerens eller en fysisk eller juridisk persons anvendelse af et luftfartøj, som den pågældende anvender rekreativt enten ved leje eller på anden måde, til andet end erhvervmæssige formål og navnlig andet end

- *transport af personer eller gods eller*
- *levering af tjenesteydelser mod vederlag eller*
- *til offentlige formål.*

Som vejledning til denne definition, der er en ordret oversættelse af definitionen i EU direktivet foreslås det præciseret at:

'privat fornøjelsesflyvning' adskiller sig fra 'privatflyvning' og såkaldt 'non-kommerciel flyvning' ved at anvendelsens primære sigte er af rekreativ sigte art og således IKKE omfatter:

- *Firma- og forretningsmæssig flyvning*
- *Skole og træningsflyvning*
- *Flyvning med henblik på transport af personer eller gods*
- *Aerial Work*

En sådan deklaraationsordningen anvendes som nævnt allerede i Polen, men løsningen forekommer til dels administrativt ganske tung og bureaukratisk.

Anvendelse af eksisterende definition

En anden løsningsmodel som forekommer mere attraktiv, da den indebærer et minimum af administration er at anvende momslovens allerede eksisterende definition af begrebet 'sportsfly'. Dette begreb blev i sin tid indført præcis for at identificere fritidsflyvning og adskille fritidsflyvningen fra befording af passagerer eller gods via privatflyvning.

Sigtet med momslovens definition af 'sportsfly' er helt parallelt med EU direktivets sigte på 'private pleasure flying', nemlig at definere privat fornøjelsesflyvning.

Ved at bruge momslovens definition af 'sportsfly' anvendes en fra skattelovgivningen allerede eksisterende definition og der vil være tale om en administrativt meget simpel ordning, da afgiften knyttes til flyet. Det ligger således helt fast hvilke fly der falder under definitionen af sportsfly og skal betale afgift og hvilke der ikke gør.

Indførelse af særlig afgifts-klassifikation for flybrændstof

Uanset hvilken model, der anvendes er det af meget stor betydning for branchens overlevelse i Danmark, at de afgifter der pålægges brændstoffet begrænses til de af EU fastsatte minimumsafgifter. Den type brændstof, der typisk anvendes i stempelmotorfly, såkaldt AVGAS (AVIation GASoline) er en højt forædlet specialbrændstof, der er langt dyrere at fremstille end bilbenzin. AVGAS koster således i dag ca. 9 kr per liter UDEN AFGIFT. Dvs. prisen på AVGAS uden afgift svarer allerede i dag stort set til prisen på bilbenzin med afgift. Hvis der hertil lægges yderligere 5-6 kroner til prisen i form af afgift vil AVGAS koste op mod 15 kroner per liter. Det vil skabe et incitament til at anvende almindelig bilbenzin til mindre fly, hvilket i dag under visse omstændigheder både er teknisk muligt og lovligt, men indebærer en betydelig reduktion i flyvesikkerheden, da bilbenzin f.eks. kan indeholde vand, der under flyvning i negative temperaturer kan fryse til is og medføre motorstop og havari.

Af samme årsag foreslår de engelske myndigheder "HM Revenue & Customs" i deres høringsmateriale vedr. samme EU direktiv, at der indføres en særlig separat afgiftsklassifikation for AVGAS, som herefter beskattes med EU's minimumsafgifter. Ifølge høringsmaterialet fra de engelske myndigheder sker dette af hensyn til flyvesikkerheden og det faktum at EU direktivet tillader afgiftsdifferentiering under hensyn til kvalitetsforskelle blandt forskellige typer brændstof.

KONKLUSION

Som det fremgår af ovenstående hersker der en gennemgribende begrebsforvirring, der gør det meget uklart hvilke typer aktiviteter, der i praksis vil blive omfattet af afgift. En sådan uklarhed er i sagens natur uacceptabel og det ligger derfor fast at lovforslaget må korrigeres og tilpasses EU direktivet.

I sin nuværende form er det i den danske lovtekst uklart hvorvidt f.eks. skoleflyvning, non-kommerciel firmaflyvning og privat flyvning med henblik på transport af personer eller gods er afgiftspligtig eller ej.

Ifølge det til grund liggende EU direktiv er alle disse former for flyvning klart undtaget, idet de falder uden for direktivets definitionen af 'private pleasure flying'.

For at minimere skadevirkningen på privat luftfart anbefales det at Skatteministeriet nøje følger EU direktivets ordlyd og begrænser afgiften til det reelt påkrævede, nemlig privat fornøjelsesflyvning. Dette kan ske enten via en deklarationsordning eller ved at anvende momslovens eksisterende definition af begrebet "sportsfly".

Samtidigt anbefales det på linje med f.eks. England at udnytte direktivets mulighed for at indføre en særlig klassifikation af flybrændstof (AVGAS) således at denne type brændstof under alle omstændigheder kun pålægges den minimumsafgift som kræves af EU.

Konsekvensen af en bredere fortolkning af direktivet og pålæggelse af en højere afgift end nødvendigt vil være intet mindre end katastrofalt for dansk privat luftfart, der samtidigt jævnfør andet lovforslag der pt. er i høring, står overfor indførelse af 25 procents moms på alle aktiviteter. Disse to forslag tilsammen risikere med ét at fordoble omkostningerne ved privatflyvning i Danmark og vil betyde en stort set total

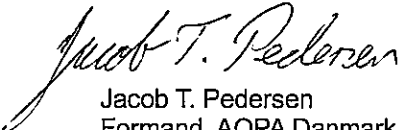
udslettelse af en hel branche i Danmark.

Om AOPA

AOPA Danmark (Aircraft Owners and Pilots Association) er den danske afdeling af IAOPA (The International Council of Aircraft Owners and Pilots Association). IAOPA er en international interesseorganisation med 470.000 medlemmer fordelt på 66 landes nationale organisationer, heraf udgør de 32 IAOPA's europæiske region, repræsenterende cirka 24.000 medlemmer.

AOPA Danmark står til rådighed for nærmere konsultation i forbindelse med revision af lovforslaget herunder navnlig udarbejdelse af passende definitioner.

Med venlig hilsen



Jacob T. Pedersen
Formand, AOPA Danmark

bilag: Liste over relevante definitioner og udtryk

Relevante definitioner og udtryk

Commercial air transport operation:

An aircraft operation involving the transport of passengers, cargo or mail for remuneration or hire.
(ICAO, Annex VI, part I)

Aerial work:

An aircraft operation in which an aircraft is used for specialized services such as agriculture, construction, photography, surveying, observation and patrol, search and rescue, aerial advertisement, etc.
(ICAO, Annex VI, part I)

General aviation operation:

An aircraft operation other than a commercial air transport operation or an aerial work operation.
(ICAO, Annex VI, part I)

Commercial Operation:

"a remunerated aeronautical activity covered by a contract between an operator and a customer, where the customer is not, directly or indirectly, an owner of the aircraft used for the purpose of this contract and the operator is not, directly or indirectly, an employee of the customer."
(EU Kommissionens forslag af 15/11/2005 til EU forordning 1592/2002)

Private Pleasure Flying:

For the purpose of this Directive 'private pleasure flying' shall mean the use of an aircraft by its owner or the natural or legal person who enjoys its use either through hire or through any other means for other than commercial purposes and in particular

- other than for the carriage of passengers or goods
- or for the supply of services for consideration
- or for the purposes of public authorities.

(EU Direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003)

Ikke-erhvervmæssig privatflyvning:

Dansk oversættelse af begrebet "private pleasure flying" fra EU Direktiv 2003/96/EF og følgelig med identisk definition. Oversættelsen forekommer misvisende idet den fulde ordlyd af definitionen på 'private pleasure flying' indeholder en række aktiviteter, der ikke passende dækkes af udtrykket "ikke-erhvervmæssig privatflyvning"

(dansk oversættelse af EU Direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003)

Privatflyvning:

Dansk udtryk uden en egentlig officiel definition, men sidestilles normalt med ICAOs definition af "general aviation operation". Det essentielle er at der er tale om flyvning, der udføres uden vederlag. Privatflyvning inkluderer f.eks. firma og forretningsmæssig flyvning (business and corporate aviation) samt generel transport af passagerer eller gods, der udføres uden vederlag.

"Luftfarttøjer, der anvendes erhvervmæssigt":

Det udtryk, der anvendes i den foreslåede lovændring. Udtrykket rummer en forvekslingsrisiko med andre officielle begreber, navnlig Commercial Operation og Commercial Air Transport Operation). Desuden er det ikke dækkende i forhold til EU direktivets tekst, der taler om 'private pleasure flying'.

Sportsfly

Som sportsfly anses:

- Luftfartøjer, der bl.a. er konstrueret til kunstflyvning
- ultralette fly, der ikke hører under klasse B i Statens Luftfartsvæsens BL 9-6 af 24. marts 1994 svæveplaner
 - motorsvæveplaner, i hvilke motor og/eller propel kan trækkes helt op i flyet
 - varmluftballoner, der udelukkende skal benyttes til sportsbrug, herunder lejlighedsvis ved opvisning i forbindelse med sommerfester, sportsarrangementer mv.

(momsloven § 34 stk. 1 nr. 8)

Momslovens definerer sportsfly med henblik på at identificere fly, der er momspligtige idet de primært anvendes til sport- og fritidsflyvning og ikke til befordring af passagerer eller gods.

Hr. Jens Peter Licht
Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Vores ref.: HB/HLJ/LON
Direkte telefon: 99 33 77 60
Direkte telefax: 99 33 78 28
Direkte e-mail: hb@aalborgportlandgroup.com

Den 18. september 2007

– **Høringssvar til udkast til forslag til ændring af forskellige afgiftslove
(Justeringer i afgiftslovgivningen af hensyn til EU-medholdelighed)**

I forbindelse med udarbejdelsen af lovforslag om ophævelse af diverse danske særordninger ifølge energibeskatningsdirektivet, skal vi gøre opmærksom på en særordning i CO₂-afgiftslovens § 9 stk. 2, der har følgende ordlyd:

"Uanset stk. 1 kan virksomheder, der er registreret efter merværdiafgiftsloven, få 13/18 af afgiften efter nærværende lov tilbagebetalt af afgiftspligtige varer omfattet af § 2 stk. 1 nr. 1-13, der anvendes som nævnt i nr. 15-37 i bilaget til denne lov. Tilbagebetalingen ydes efter fradrag pr. kg fuelolie og pr. kg gas- og dieselolie, der er anvendt til varme-fremstilling, bortset fra olie vedrørende aktiviteter omfattet af § 11 stk. 3, 1. pkt. i lov om energiafgift af mineralolieprodukter mv. Fradraget er 3 øre pr. kg."

Vi er imidlertid blevet opmærksomme på, at den danske CO₂-afgiftslovgivning ikke harmonerer med Energibeskatningsdirektivets artikel 1, hvorefter *"Medlemsstaterne beskatter energiprodukter og elektricitet i overensstemmelse med dette direktiv"*.

Det følger ganske vist af Energibeskatningsdirektivets artikel 1, at Danmark og de øvrige EU medlemsstater skal beskatte energiprodukter i overensstemmelse med direktivets regler.

Det følger endvidere af direktivets artikel 9 stk. 1, at medlemsstaterne skal anvende en særlig minimumsbeskatning for visse energiprodukter, herunder for fuelolie anvendt som brændsel til opvarmning. Denne regel er implementeret i dansk lovgivning i CO₂-afgiftslovens § 9, stk. 2, idet tung procesvirksomheders almindelige tung proces godtgørelse for fuelolie og fyrings- og gasolie ellers bringer virksomhedernes omkostninger under minimumsafgiften.



Dancert certified
DS/EN ISO 9001
DS/EN 197-1



Direktivets anvendelsesområde er imidlertid begrænset. Det fremgår således af direktivets artikel 2 stk. 4, at direktivet ikke finder anvendelse på energiprodukter anvendt blandt andet i mineralogiske processer. Ifølge direktivets artikel 2 fremgår nemlig følgende tekst:

"Dette direktiv finder **ikke** anvendelse på:

- a) Outputbeskatning af varme...
- b) Følgende anvendelser af energiprodukter og elektricitet

....

- "Mineralogiske processer".

Ved mineralogiske processer forstås de processer, der er klassificeret i NACE-nomenklaturen under afdeling DI 26. Fremstilling af andre ikke-metalholdige mineralske produkter i Rådets forordning (EØF) nr. 3037/90 af 9. oktober 1990 om den statistiske nomenklatur for økonomiske aktiviteter i De Europæiske Fællesskaber.

Det fremgår supplerende af NACE-nomenklaturen, afdeling DI 26, pkt 51, at "fremstilling af cement" er defineret som en "mineralogisk proces".

På baggrund heraf skal vi foreslå, at der i det fremsatte lovudkast indføres en generel fritagelse i elafgiftsloven, kulafgiftsloven, mineralolieafgiftsloven, gasafgiftsloven samt kuldi-oxidafgiftsloven for mineralogiske processer.

Derved bringes den danske beskatning af mineralogiske processer på linje med direktivets bestemmelser og afgiftsniveauet i de øvrige EU lande.


En fritagelse af energiforbruget til mineralogiske processer vil endvidere fuldt ud eliminere dobbeltbeskatningen af Aalborg Portlands kvoteregulerede energiforbrug i overensstemmelse med CO₂-afgiftslovens § 9a, som endnu ikke er godkendt i EU.

Såfremt det ønskes, står vi naturligvis til rådighed for yderligere drøftelser herom.

Venlig hilsen

AALBORG PORTLAND A/S


Henning Bæk
Koncernøkonomi- og
finansdirektør


Frands I. Grex
Direktør,
Aalborg Portland Grå Cement

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

DANSKE
REGIONER



18-09-2007

Sag nr. 06/987

Dokumentnr. 52579/07

Henrik Hansen

Tel. 35 29 81 74

E-mail: hsh@regioner.dk

Høringsvar vedr. forslag til lov om ændring ad forskellige afgiftslove

Danske Regioner har modtaget forslag til lov om ændring ad forskellige afgiftslove i høring. Danske Regioner har ingen bemærkninger til selve lovforslaget, men har følgende andre bemærkninger:

- Danske Regioner tager forbehold for kompensationens størrelse, og forventer at afklaring af dette følger den normale DUT-procedure
- Danske Regioners bestyrelse vil behandle spørgsmålet om eventuel overgangsordning for DUT-kompensationen. Danske Regioner vil den 28-09-2007 vende tilbage med et opfølgende svar vedr. overgangsordning.

Med venlig hilsen

Niels Mortensen

Dampfærgevej 22
Postboks 2593
2100 København Ø

T 35 29 81 00
F 35 29 83 00
E regioner@regioner.dk

Afgift	2007-231-0003
Akt nr	89

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Att.: Jens Peter Licht (e-mail jpl@skm.dk)

Dato: 18. september 2007
Vores ref.: PEH

Vedr.: Lovforslag om ændringer af forskellige afgiftslove (herunder vedrørende afgiftsgodtgørelse for brændstof til køretøjer, der anvendes til offentlig personbefordring).

Brancheforeningen takker for det fremsendte materiale, der omhandler forslag til ændringer i afgiftslovgivningen, foranlediget af EU-kommissionens meddelelse om, at de danske undtagelser i bilaget til energibeskatningsdirektivet er bortfaldet per 1. januar 2007. Kommissionen har dog accepteret, at undtagelsernes ophør får virkning i dansk lovgivning i løbet af 2008. Det bemærkes også, at forslaget skal notificeres efter EU's statsstøtteregler, og dermed først kan træde i kraft herefter.

DKT har først og fremmest interesse for de ændringer, der vedrører bortfaldet af afgiftsrefusioner for energiafgifter vedrørende brændstof anvendt i forbindelse med offentlig personbefordring. Vi skal endvidere tillade os, at henvise til vores tidligere henvendelser og øvrig korrespondance i sagen.

Lovforslaget omfatter bortfald af afgiftsgodtgørelse for motorbrændstoffer til køretøjer, der anvendes til lokal offentlig passagerbefordring, der omfatter almindelig rutekørsel med bus, men også koordineret kørsel (handicapkørsel mv.) og såkaldt speciel rutekørsel. I bemærkningerne til lovforslaget (side 9) anslås et afgiftsprovener for ovennævnte på pt. ca. 450 mio. kr., der foreslås udlignet gennem en kompensationsmodel, der skal modvirke stigende takster i den kollektive trafik.

DKT bifalder i princippet den foreslåede løsning, der indebærer at udbydere af kollektiv trafik kompenseres over bloktilskuddet til regioner og kommuner for den merudgift, som operatørerne belastes med. For operatørerne, der opererer med meget små marginaler, er det vitalt, at kompensationen modsvarer den reelle afgiftsbelastning. Vi skal i den forbindelse tage forbehold for afgiftsprovenerets størrelse, idet vore foreløbige beregninger indikerer et noget større beløb. En eventuel forskel kan skyldes, at Skatteministeriets statistikgrundlag ikke har omfattet samtlige kørselstyper.

Vi bemærker endvidere, at der foreslås en overgangsordning for regioner / kommuner på 5 år for at modvirke alt for store skævvridninger i byrdebelastninger. Dette forhold er efter DKT's opfattelse vigtigt, fordi skævheder i byrdebelastninger, kan give uheldige virkninger for den kollektive trafiks udvikling. Vi finder det derfor vigtigt, at udviklingen følges tæt med henblik på at minimere eventuelle skævheder.

Vi bemærker endvidere, at diesel til togdrift fortsat fritages for afgift, hvilket på det foreliggende grundlag findes naturligt. Vi forudsætter, at dette fortsat vil omfatte al persontrafik på jernbane (offentlig servicetrafik såvel som fri trafik). Vi skal dog i den forbindelse pege på, at der heri kan bestå et potentielt konkurrenceforvridende element overfor såkaldt

fjernbuskørsel, der så vidt det kan vurderes ud fra lovforslaget, ikke vil være omfattet af kompensationsmodellen.

DKT stiller sig naturligvis til rådighed i de videre drøftelser omkring datagrundlaget samt kompensationsordningens udformning og udmøntning.

Med venlig hilsen,

Per Henriksen

Direktør
Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K.

Sendt pr. mail til pafgift@skm.dk

Den 19. september 2007

Teknisk høring vedrørende lovforslag om ændringer af forskellige afgiftslove (justeringer i afgiftslovgivningen af hensyn til EU-lovmedholdelighed)

HTS – Handel, Transport og Service har ved mail af 3. september 2007 fra Skatteministeriet modtaget ovennævnte lovforslag i teknisk høring.

HTS takker for muligheden for at komme med bemærkninger og ønsker at fremføre følgende;

Lovforslaget har til formål at bringe dansk afgiftslovgivning i overensstemmelse med EU-retten som følge af ophør af de nationale undtagelser fra energibeskatningsdirektivet.

Baggrunden for lovforslaget er en meddelelse fra EU-Kommissionen til Rådet om ophævelse af de hidtidige danske undtagelser fra energibeskatningsdirektivet. Ophævelse af undtagelserne får virkning fra et nærmere bestemt tidspunkt i 2008.

Lovforslaget indeholder en kompensationsordning, hvor udbydere af kollektiv trafik kompenseres for afgiftsforhøjelsen over bloktilskuddet til kommuner og regioner. Kompensationsmodellen skal imødegå prisstigninger i billetpriserne i den kollektive trafik.

HTS skal understrege vigtigheden af, at kompensationsordningen omfatter alle busvirksomheder og kørselstyper, der hidtil har været omfattet af afgiftsfrigørelsen for energiafgifter.

Det betyder, at alle busvirksomheder, der udfører almindelig eller speciel rutekørsel for staten, regionale eller lokale myndigheder, trafikselskaber eller andre offentlige trafik købere skal sikres kompensation for merudgifter som følge af refusionsordningens bortfald.

Det betyder endvidere, at busvirksomheder, som driver offentligt tilgængelige busruter uden tilskud (fjernbuskørsel) tilsvarende skal sikres kompensation for merudgifter som følge af refusionsordningens bortfald.

HTS
Handel, Transport & Service
Sundkrogsvej 20
Postboks 2698
2100 København Ø
Telefon 77 33 47 11
Telefax 77 33 46 11
hts@hts.dk
www.hts.dk

Afgift	2007-231-0003
Akt nr	86

HTS finder det endvidere afgørende, at kompensationen til den enkelte busvirksomhed fuldt ud modsvarer merudgiften i form af afgiftsforhøjelsen.

Ophævelse af undtagelserne fra energibeskatningsdirektivet gælder alene for motorbrændstoffer til busser, som anvendes til lokal offentlig befordring. Diesel til togdrift kan fortsat fritages for afgift.

HTS skal påpege, at de afgiftsmæssige forskelle for brændstof til henholdsvis busser og tog kan føre til konkurrencemæssige forskydninger mellem såkaldt fjernbuskørsel og tog. Dette ikke mindst fordi, at lovforslagets kompensationsmodel i dets nuværende udformning ikke omfatter fjernbuskørsel.

Der opfordres til, at den i lovforslaget indeholdte kompensationsmodel udvides, så der også til fjernbuskørsel ydes kompensation for merudgifter som følge af bortfald af den hidtidige afgiftsgodtgørelse.

HTS er bekendt med, at henholdsvis brancheforeningen Danske Busvognmænd og brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik (DKT) har fremsendt høringssvar til lovforslaget. HTS kan fuldt ud støtte de synspunkter, som er fremført i høringssvarene af d.d. fra Danske Busvognmænd og Dansk Kollektiv Trafik (DKT).

HTS har noteret, at lovforslaget er sendt i teknisk høring, og at der dermed endnu ikke er taget politisk stilling til lovforslaget.

Venlig hilsen

Anne Mette Koch Bangsgaard
Chefkonsulent



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

19. september 2007

Lovudkast om justeringer i afgiftslovgivningen af hensyn til EU-lovmedholdelighed

Skatteministeriet har 3. september 2007 udbedt sig Dansk Industris bemærkninger til et lovudkast om ændringer af forskellige afgiftslove (Justeringer i afgiftslovgivningen af hensyn til EU-lovmedholdelighed).

I den anledning skal DI bemærke følgende:

Ophør af energibeskatningsdirektivets undtagelser

Afgiftsfritagelse for brændstoffer til privatflyvning

Det fremgår af lovudkastet vedrørende afgiftsfritagelse for brændstoffer til privatflyvning, at det foreslås at ophæve afgiftsfritagelsen, når der sker levering af afgiftspligtige varer til brug i luftfartøjer, der anvendes til ikke-erhvervmæssig flyvning.

Energibeskatningsdirektivets artikel 14, stk. 1, litra b, omhandler imidlertid energiprodukter, der leveres til anvendelse som flybrændstof, medmindre der er tale om ikke-erhvervmæssig privatflyvning. Det foreslås, at lovteksten bringes i overensstemmelse med direktivteksten.

Godtgørelse af CO₂-afgift vedrørende sejlads med andre fartøjer end lystfartøjer

Det fremgår af lovudkastets § 2, nr. 2, at "der er registreret efter merværdiafgiftsloven, til sejlads" foreslås ændret "til erhvervmæssig sejlads".

I henhold til direktivteksten i artikel 14, stk. 1, litra c, foreslås en positiv afgrænsning af godtgørelsen, således at retten til godtgørelse ikke omfatter brændsel forbrugt ved sejlads med lystfartøjer.

Herudover bemærkes, at energibeskatningsdirektivet ifølge artikel 2, stk. 4, ikke finder anvendelse i de tilfælde, der er nævnt i artiklen.

Afgift	2007-231-0003
Akt nr	87

Det foreslås derfor, at Danmark anvender de muligheder, direktivet giver til at fritage en række særligt energiintensive processer fra den danske energibeskatning.

Således hjemler direktivet i artikel 2, stk. 4, bl.a. mulighed for fuld afgiftsfritagelse på såvel el som brændsler anvendt til kemisk reduktion, elektrolyse, dobbelt anvendelse samt metallurgiske og mineralogiske processer.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at langt den væsentligste del af de virksomheder, der vil blive omfattet af en sådan lempelse, vil være sammenfaldende med de kvoteregulerede virksomheder.

Ved at gennemføre den foreslåede lovændring vil det dermed være muligt at nå målet om at indrømme afgiftsfritagelse for energiforbruget i de kvoteregulerede virksomheder, jf. lov 464 af 9. juni 2004, som stadig ikke er trådt i kraft grundet Europa-Kommissionens opfattelse af, at bestemmelsen i § 9 a er i strid med statsstøttereglerne.

Endvidere vil der ved en fuld afgiftsfritagelse for de omfattede processer ske en egentlig afskaffelse af den faktiske dobbeltbeskatning på såvel el som brændsel, disse virksomheder er underlagt grundet den samtidige kvoteregulering.

KPMG har for DI undersøgt, hvorvidt direktivets undtagelsesmuligheder anvendes i de andre EU-medlemslande. Af tidsmæssige grunde er undersøgelsen alene udført for så vidt angår mineralogiske processer. Heraf fremgår det, at det kun er en meget begrænset del af EU-medlemslandene, som ikke har udnyttet muligheden for at fritage for afgiftsbelastningen for disse processer. Senest har Sverige med virkning fra 1. januar 2007 givet fuld fritagelse for mineralogiske processer mv., og Tyskland har også anvendt undtagelsesmuligheden.

Efter DI's opfattelse er det kritisabelt, at Danmark fastholder en højere beskatning på energiforbrugende virksomhed end tilfældet er for en væsentlig del af de øvrige EU-lande, og afgiftsfritagelsen bør gennemføres snarest.

Ad ændringer i reglerne for lempelse for spildevandsafgiften

Det fremgår, at den gældende lempelse af spildevandsafgiften på 97 % for visse brancher foreslås sat ned til 80 %. Lovforslaget skyldes en tilpasning til EU's regler.

DI finder det glædeligt, at der fra dansk side er gjort forsøg på at bevare den gældende refusion af spildevandsafgiften, men beklageligt, at Kommissionen ikke fandt undtagelserne tilstrækkeligt velbegrundede.

Det fremgår, at en reduktion af lempelsessatsen fra 97 til 80 procent vil være af mindre økonomisk betydning for virksomhederne. Dette er imidlertid ikke tilfældet, når der ses nærmere på, hvordan enkelte virksomheder og brancher rammes af ændringen. De ca. 5 mio. kr., som ændringen ventes at indbringe, rammer således fiskemelsfabrikkerne uforholdsmæssigt hårdt. Set i lyset af branchens øvrige udfordringer må det forventes, at ændringen vil kunne være direkte årsag til virksomhedslukninger i branchen. DI kan således ikke støtte lovforslaget.

Det nævnes i lovudkastet, at 'Efter rammebestemmelserne for statsstøtte til miljøbeskyttelse vil Kommissionen kunne godkende afgiftsdifferentieringer i miljøafgifter, hvis de har en miljøeffekt, og hvis der (...) er indgået aftaler med virksomhederne om nedbringelse af miljøbelastningen'.

DI skal derfor foreslå at undersøge muligheden for, at Kommissionen vil kunne godkende den gældende afgiftsdifferentiering, hvis der indgås en aftale med virksomhederne om nedbringelse af miljøbelastningen. DI medvirker gerne til - i samarbejde med Foreningen for Danmarks Fiskemel- og Fiskeolieindustri - at forhandle en sådan aftale.

Som udgangspunkt kunne en sådan aftale hente hovedtræk fra de aftaler om energieffektivisering, som virksomheder kan indgå med Energistyrelsen, og som hovedparten af disse virksomheder i forvejen har kendskab til.

DI skal derfor bede Skatteministeriet indkalde til et møde med deltagelse af de relevante brancher og ministerier, hvor en sådan løsningsmodel kan konkretiseres.

Med venlig hilsen

Richard B. Larsen
Underdirektør

Skatteministeriet
Nicolaj Eigtveds Gade 28
1402 København K

19. september 2007

J.nr. 90-03-1-07

Kontakt person **H. C. Bonde**

Email hcb@sydtrafik.dk

Direkte telefonnr 86 60 86 01

Høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af forskellige afgiftslove.

Ministeriet har anmodet om bemærkninger til udkast til lovforslag om ændring af forskellige afgiftslove.

Sydtrafiks interesse i lovforslaget er bortfald af godtgørelse af energiafgift henholdsvis kuldioxidafgift samt moms heraf for dieselolie og LPG gas anvendt i den offentlige servicetrafik (busser).

Sydtrafik er et trafikselkab oprettet i henhold til Lov om Trafikselkaber, og udfører derudfra offentlig servicetrafik med bus og lokalbane (Vestbanen) i Syd- og Sønderjylland – den jyske del af Region Syddanmark.

Ejerskabet af trafikselkabet indehaves af de 12 kommuner i den jyske del af regionen og Region Syddanmark.

Ejerkredsen har tillige en bestillerrolle af offentlig servicetrafik i forhold til trafikselkabet (udførerrolle).

Trafikselkabets omkostninger dækkes af passagerindtægter og tilskud fra ejerkredsen.

Trafikselkabet lader kørslen udføre på kontrakt af rutebilvognmænd efter foretagne udbud. Disse kontrakter indeholder bl.a. en regulering af den pris, som er givet ved udbuddet, ud fra et reguleringspristal, som dækker udviklingen i omkostningsstrukturen.

I denne prisregulering indgår et prisindex for brændstof med en vægt på 6 %.

I tilfælde af væsentlige ændringer i prisudviklingen i forhold til forudsætningerne i de givne tilbud f.eks. ved lovændringer, indeholder kontrakterne en genforhandlingsklausul.

Trafikselkabet må derfor forvente, at bortfald af godtgørelsen for diesel- og kuldioxidafgifterne vil medføre et krav fra rutebilvognmændene om genforhandling og omkostningsdækning.

Dette vil alt andet lige betyde, at trafikselkabets omkostninger vil ændres (øges) tilsvarende.

Vi har med interesse noteret, at lovforslaget indeholder en tilkendegivelse af, at der efter forhandling vil ske compensation til kommunerne og regionen, som er trafikselkabets ejere og bestillere af offentlig servicetrafik.

Hensigten med compensationen er at undgå stigning i taksterne.

Trafikselskabet er enig i denne hensigt.

Vi kan dog i lighed med andre trafikselskaber konstatere, at en kompensation til trafikselskabets ejere ikke nødvendigvis fordeles i forhold til, hvor omkostningerne vil falde, hvis det almindelige DUT - princip anvendes.

Det er noteret, at der er tilkendegivet en speciel overgangsordning for regionerne, men kommunerne vil også kunne mærke, at kompensationen ikke nødvendigvis vil være fuldt dækkende.

For at undgå, at den offentlige servicetrafik med lovændringen skal falde i en "kompensationsfælde", som givet vil kunne bevirke mindre offentlig servicetrafik, bør det overvejes, at foretage en fordeling, hvor de faktiske omkostningsstigninger kompenseres for eksempel direkte til trafikselskaberne.

Med DUT fordelingen vil der være en risiko for at nogle kommuner bliver underkompenseret. Tilsvarende for regionen, hvor der allerede i lovforslaget er indbygget en overgangsordning for at mindske virkningerne af en evt. underkompensation.

En kompensation direkte til trafikselskaberne vil give bestillerne (kommunerne og regionen) dækning, idet trafikselskabet vil kunne fordele kompensationen i forhold til bestillernes merudgifter i form af øgede udgifter til rutedriften (køreplantimerne) som følge af bortfaldet af godtgørelsen for afgifterne.

Med venlig hilsen



H.C. Bonde
Direktør

Ringsted Flyveplads
B E N Z I N
Haslevvej 58, DK 4100 Ringsted

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Attn. Hr. Jens Peter Licht

Dato: 19.09.2007
Ref.: ekrs/skm høring/nd

**Vedr.: Udkast til forslag til lov om ændring af forskellige afgiftslove
(afgiftfritagelse for brændstoffer til privatflyvning)**

Under henvisning til ovenstående skal vi herved henlede Ministeriets opmærksomhed på følgende punkter:

- 1) Definition af privatflyvning:** Privatflyvning skal efter forslaget belægges med afgift til forskel fra kommerciel flyvning. Det vil være meget vanskeligt, at give en sikker og retvisende definition af privatflyvning – kan sammenlignes med erhvervs- kontra privat- og forretningsbilisme.
- 2) Almenfly <5700 kg:** De fleste almenfly (General Aviation) anvendes både til kommerciel- og privatflyvning. Fx kan et kommercielt registreret fly udlejes til privat- og forretningsflyvning. Er denne flyvning da afgiftsfri.
- 3) Kommerciel og privat:** Hvis et kommercielt firma (fx et mindre taxify selskab) flyver 4 personer til Mallorca eller Bornholm på ferie eller business vil det betragtes som kommerciel flyvning og således være afgiftsfri. Hvis en af personerne selv styrer samme fly til samme sted vil det være privatflyvning og dermed afgiftsbelagt. Benzinförbrug og CO2 udslip vil være det samme. Formålet med flyvningen er det samme, nemlig transport af 4 personer fra A til B i privat eller forretningsmæssig sammenhæng.
- 4) Meget lille andel:** Autobenzinförbruget har de senere år været ca. 2.500.000 m³/y og flybenzin ca. 3.000 m³/y svarende til ca. 0,1 % af det totale benzinförbrug. Flybenzin afvendes i dag stort set kun som brændstof for mindre fly. Efter SLV statistik 2006 flyves med fly <5700 kg kommercielt ca. 33.000 h/y og med private fly ca. 40.000 h/y. Private fly er i almindelighed lidt mindre end kommercielle. Derfor anvendes skønsmæssigt ca. 50 % til hver eller ca. 1,5 mio l/y.
- 5) Brændstoføkonomi:** Brændstofförbruget for et typisk 4 sædet fly på økonomi-cruise er ca. 30 l/h og en rejsehastighed på 260 km/h svarende til 8-9 km/l. For de meget få nyere fly (diesel) ca.20 l/h og samme rejsehastighed svarende til 13-14 km/l. Ved flyvning flyves mere direkte mellem pkt. A og B og derved spares ofte 25 – 50 % af distancen, hvilket gør brændstoføkonomien helt sammenlignelig med en privatbil. Og det aflaster den i forvejen overfyldte motorvejstrafik.

Ringsted Flyveplads BENZIN er en erhvervsdrivende forening der har til formål at forestå detailsalg af flybenzin (AVGAS 100 LL) og motorolie til fly.

Ringsted Flyveplads BENZIN
Haslevvej 58
DK 4100 Ringsted/DENMARK

Telephone/fax: (+45) 5761 5250
Mobil phone: (+45) 2613 5150
E-mail: rm@tnm.dk

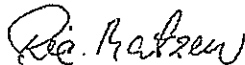
Bank DDB Reg. No: 4955
Konto No.: 4955183533
CVR/SE: 2906 6736

6) **Administrative vanskeligheder:** Som brændstof detailforhandler på en mindre flyveplads, der er åben for offentligheden, ser vi både national og international flyvning. Det vil være meget svært at opnå et retvisende billede af privat contra kommerciel flyvning, og hvordan skal ordningen administreres i praksis.

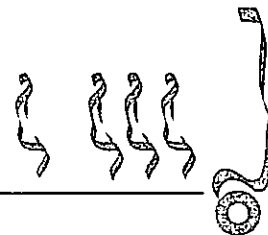
7) **Konklusion:** Ophør af afgiftsfritagelse på brændstof til visse dele af almenflyvning vil medføre:

- Store administrative vanskeligheder for brændstof detailforhandlerne.
- Det vil betyde en reduktion af privatflyvningen og dermed øge privatbilismen med endnu flere biler på det i forvejen overbelastede vejnet.
- Der vil ikke opnås nogen besparelse i benzinforbrug eller reduktion af CO2 udslip.
- Et årligt provenu til Staten på ca. kr 5 mio (0,45x7,45x1,5 mio liter) vil næppe kunne retfærdiggøre den administration et effektivt tilsyn vil kræve.
- Vi skal derfor anbefale, at nuværende lov fortsætter uændret.

Med venlig hilsen
Ringsted Flyveplads Benzin



Ricard Matzen
formand



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Dato 19. september 2007
Deres ref. 2007221-0001
Vores ref. k-4349/lr

Hørings svar: Ændring af diverse afgiftslove

Skatteministeriet har udsendt udkast til forslag til ændring af forskellige afgiftslove (Justeringer i afgiftslovgivningen af hensyn til EU lovmedholdelighed). Det fremgår, at der er tale om en teknisk høring, og at der ikke er taget endelig politisk stilling til lovforslaget.

Danske Busvognmænd skal hermed komme med bemærkninger til den del af udkastet, der vedrører bortfald af bestemmelserne Lov om mineralolieafgifter § 9, Stk. 7 og Lov om kuldioxidafgift af visse energiprodukter § 7, stk. 5 nr. 3. De to bestemmelser hjemler en godtgørelse for hhv. olieafgift og Co₂-afgift for dieselolie, der anvendes i motorkøretøjer til rutekørsel efter lov om trafikelskaber eller international rutekørsel efter Rådets forordning 684/92.

Helt overordnet finder Danske Busvognmænd, at regeringen bør fortsætte sit arbejde for, at der i energibeskatningsdirektivet og i dansk lovgivning bibeholdes en mulighed for at godtgøre dieselolie- og Co₂-afgifter for diesel anvendt i køretøjer, der benyttes til rutekørsel. Det nuværende afgiftssystem indgår som et væsentligt element i den samlede økonomi for buskørsel og medvirker til, at kollektiv trafik, skolebuskørsel, kørsel med patienter til genoptræning, kørsel med handicappede og mange andre former for almindelig og speciel rutekørsel kan foregå til en konkurrencedygtig pris for brugerne af den kollektive trafik, kommunale og regionale instanser og andre transportkøbere.

Nedenstående bemærkninger forudsætter dog, at forslagets lovændringer helt eller delvist gennemføres.

1. Resumé af Danske Busvognmænds synspunkter:

- Ved bortfald af godtgørelsesordningen bør alle busvirksomheder, der i kraft af det nugældende regelsæt er berettiget til en godtgørelse af energiafgifter modtage en kompensation for det økonomiske tab, de lider som følge af bortfaldet.
- Kommuner, regioner og trafikelskaber udgør de primære offentlige trafik købere, der økonomisk vil blive påvirket af den foreslåede lovændring. Ved udformningen af kompensationsmodellen over bloktilskuddet bør det sikres, at kompensationen omfatter både indkøb af kollektiv trafik (offentlig servicetrafik) og indkøb af andre handicap- og specialkørselsopgaver, som offentlige myndigheder er forpligtet til at varetage i henhold til forskellige lovgivning.

- Alle transportvirksomheder, der udfører almindelig eller speciel rutekørsel for staten, regionale, eller lokale myndigheder, trafikselskaber eller andre offentligretlige organer bør sikres en regulering af deres kontraktbetaling, der fuldt ud modsvarer de merudgifter, de pålægges som følge af bortfaldet af kompensationsordningen.
- Ved bortfald af godtgørelsesordningen bør det sikres, at offentligt tilgængelige busruter, der drives af busvognmænd uden offentlige subsidier (fjernbuskørsel), kompenseres for de merudgifter, de pålægges som følge af bortfaldet.

2. Hvilke personbefordringsaktiviteter påvirkes af den foreslåede lovændring?

I høringsnotatet tages der alene højde for lovforslagets konsekvenser for buskørsel i den kollektive trafik og den medfølgende risiko for prisstigninger på offentlig rutebiltransport. Det er uheldigt, idet en række andre aktiviteter også vil blive økonomisk påvirket af den foreslåede ændring.

Der gives i det følgende derfor et overblik over de berørte personbefordringsaktiviteter og kørselsordninger.

- A. Offentlig servicetrafik i medfør af Lov om trafikselskaber*
- B. Kørsel af passagerer for jernbanevirksomheder og luftfartsselskaber*
- C. Offentlige myndigheders indkøb af speciel rutekørsel*
- D. Almindelig rutekørsel (Kollektiv trafik) der udføres af busvognmænd uden subsidier fra det offentlige*
- E. Speciel rutekørsel der udføres af busvognmænd uden subsidier fra det offentlige*
- F. International rutekørsel*

2.A. Offentlig servicetrafik i medfør af Lov om trafikselskaber

I medfør af Lov om trafikselskaber § 5, stk. 1 varetager trafikselskaberne bl.a. offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel, individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og privatbaner

Efter § 5, stk. 3 kan trafikselskabet varetage opgaver vedrørende indkøb af trafik som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning. Dette foregår i 4 af 5 trafikselskaber i form af den såkaldte Koordinerede Kollektive Trafik, hvor et stort antal individuelle kørselsopgaver koordineres i et større system og udføres af bus- og taxivognmænd. Den Koordinerede Kollektive Trafik udføres som almindelig rutekørsel på baggrund af trafikselskabets tilladelse hertil, og er omfattet af afgiftsgodtgørelsen.

2.B. Kørsel af passagerer for jernbanevirksomheder og luftfartsselskaber

Som almindelig rutekørsel betragtes ifølge lov om trafikselskaber § 19 kørsel af passagerer for jernbanevirksomheder og luftfartsselskaber, der er ramt af

trafikforstyrrelser. Denne kørsel udføres af busvognmænd på baggrund af kontrakter indgået hovedsagligt med DSB.

2.C. Offentlige myndigheders indkøb af speciel rutekørsel

Offentlige myndigheder som kommuner og regioner samt andre offentlige institutioner indkøber bustransport i form af speciel rutekørsel i forbindelse med varetagelsen af de ydelser, de leverer i henhold til lovgivning indenfor f.eks. socialektoren, sundhedssektoren, undervisningssektoren og beskæftigelsessektoren. Det drejer sig bl.a. om:

- skolebuskørsel
- voksenhandicappede
- specialbørnehaver
- revalidering og aktivering
- specialundervisning
- plejehjem og ældrecentre
- patienter til sygehuse
- personer til fysisk genoptræning.

Denne kørsel udføres i et vist omfang af busvirksomheder på baggrund af tilladelse til speciel rutekørsel. Indtil 1. januar 2007 blev disse tilladelser udstedt af kommuner, amter og trafikelskaber. Efter ikrafttrædelsen af Lov om trafikelskaber udstedes rutetilladelserne af Færdselsstyrelsen. Det er vanskeligt at danne sig et samlet overblik over antallet, omfanget og økonomien i disse kørselsordninger.

2.D. Almindelig rutekørsel (Kollektiv trafik) der udføres af busvognmænd uden subsidier fra det offentlige (Fjernbuskørsel)

Et mindre antal busvognmænd udfører almindelig rutekørsel for egen regning og risiko på baggrund af en rutetilladelse udstedt af Færdselsstyrelsen. De pågældende ruter indgår som en integreret del af det danske, kollektive trafiknet.

Denne type rutekørsel udføres bl.a. af Abildskou A/S (Rute 888), Thinggaard Express (Rute 980 og 981) og Gråhundbus (Bornholmerbussen rute 866). Bornholmerbussen er formelt en international rute, idet den kører transit gennem Sydsverige, men står for en national trafikbetjening mellem København og Rønne.

2.E. Speciel rutekørsel der udføres af busvognmænd uden subsidier fra det offentlige

Private busvognmænd kan for egen regning og risiko udføre speciel rutekørsel med f.eks. en virksomheds ansatte, privatskoler, eller i tilknytning til særlige, sociale begivenheder som dyrskue, festival og lignende.

2.F. International rutekørsel

Tilladelser til international rutekørsel udstedes af Færdselsstyrelsen eller andre tilsvarende myndigheder i EU-lande på baggrund af Rådets forordning 684/92. Afgifter

på diesel anvendt til international rutekørsel er på linje med rutekørsel efter Lov om trafikkselskaber omfattet af godtgørelsesordningen.

International rutekørsel kan opdeles i 2 kategorier. Der er for det første tale om rutekørsel, der er i overensstemmelse med "den normale forståelse af rutekørsel". Dvs. ruter hvor passagererne individuelt løser enkelt- eller returbillet til en bestemt destination uden, at der tilkøbes andre ydelser i tilknytning til transporten. Den pågældende rute betjenes hele året og oftest med en relativt høj frekvens. Ruterne kan betragtes som en del af et europæisk, kollektivt trafiknet, hvor de typisk betjener større byer i konkurrence med luftfarten eller byer, hvor der ikke er direkte trafikbetjening med fly.

For det andet kan der være tale om rutekørsel, hvor billetter sælges i forbindelse med salg af en pakkerejse eller et andet rejsearrangement – f.eks. en skirejse, der foruden transporten inkluderer hotelophold, adgang til skiterræn, leje af ski osv. Denne type ruter betjenes kun i bestemte perioder – f.eks. skisæsonen og ofte med en lavere frekvens.

Et samlet overblik over antallet af disse internationale ruter vil kunne fås ved henvendelse til Færdselsstyrelsen.

3. Model for kompensation til offentlige myndigheder

Der er nedsat et tværministerielt udvalg med det formål at finde en kompensationsmodel, der skal imødegå stigninger i billetpriserne på den kollektive trafik. Herved må forstås kørsel som beskrevet i punkt 3.A. ovenfor. Økonomien i den kollektive trafik med bus er så trængt, at et bortfald af godtgørelsesordningen uden en fuldstændig kompensation, vil udgøre et alvorligt tilbageslag i de aktuelle bestræbelser på at fastholde en levedygtig kollektiv trafik og holde billetpriserne i ro. Trafikkselskaberne er bundne af et gennemsnitligt maksimalt takststigningsloft i 2008 på 3,0 pct.

Udvalgets arbejde vil dog være ufuldstændigt, hvis der ikke i forbindelse med kompensationsmodellen tages højde for de merudgifter, der opstår i kommuner og regioner i forbindelse med indkøb af forskellige handicap- og specialkørselsordninger (Punkt 3.C ovenfor).

En lignende kompensationsordning må også forventes at gælde for offentlige myndigheder, der indkøber rutebuskørsel som beskrevet under punkt 3.B ovenfor – kørsel i forbindelse med trafikforstyrrelser.

4. Almindelig rutekørsel (Kollektiv trafik) der udføres af busvognmænd uden subsidier fra det offentlige (Fjernbuskørsel)

Høringsnotatet berører kun perifert den del af den kollektive trafik, der udføres af busvognmænd uden subsidier fra det offentlige (Fjernbuskørsel). Gennemføres lovforslaget uden en kompensation af de busvognmænd, der forestår denne bustrafik vil det medføre en væsentlig konkurrenceforvridning i forhold til kollektiv trafik på

jernbane, der fortsat vil være fritaget for afgift. Disse konkurrence- og afgiftsvilkår vil true levedygtigheden af de pågældende fjernbusruter, og kan derfor på længere sigt medføre en betydelig forringelse af dele af det kollektive trafiksystem.

Opmærksomheden henledes også på, at der allerede er en klagesag fra disse vognmænd i EU-kommissionen. Klagen vedrører netop konkurrencesituationen i forhold til DSB.

5. Speciel rutekørsel der udføres af busvognmænd uden subsidier fra det offentlige samt international rutekørsel

Speciel rutekørsel der udføres af vognmænd uden økonomisk indblanding fra det offentlige samt international rutebuskørsel er som nævnt omfattet af den eksisterende godtgørelsesordning.

Denne form for bustransport vil med lovændringen blive stillet væsentligt dårligere i forhold til konkurrerende transportformer, der i princippet omfatter såvel privatbilisme, tog og fly.

Specielt internationale busruter med udgangspunkt i Danmark vil blive stillet væsentligt dårligere i konkurrence med flytrafikken. Dette vil kunne medføre nedlæggelse af internationale busruter og en øget luftbåret trafik med de miljømæssige konsekvenser, der deraf følger.

6. Afslutning

Sammenfattende må det konstateres, at de fremsatte lovforslag får væsentlige, økonomiske konsekvenser for et bredt udsnit af busvirksomheder og transportkøbere. De økonomiske konsekvenser får også videre udstrækning, end det der er beskrevet i høringsnotatet, hvor der hovedsagligt redegøres for konsekvenserne for den kollektive trafik (offentlige servicetrafik), der udføres for trafiksekskaberne. Herved overses specialkørselsordninger, der altovervejende udføres for kommuner og regioner, kollektiv trafik udført som fjernbuskørsel, international rutekørsel samt speciel rutekørsel, der udføres af busvognmænd uden subsidier fra det offentlige.

I forbindelse med nærværende høring ønsker Danske Busvognmænd derfor et møde med en detaljeret drøftelse af de forhold, der er peget på i ovenstående, herunder datagrundlaget og kompensationsordningens udformning.

Med venlig hilsen



Steen Bundgaard
Adm. direktør

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

DANSKE
REGIONER



27-09-2007

Sag nr. 06/987

Dokumentnr. 54523/07

Henrik Hansen

Tel. 35 29 81 74

E-mail: hsh@regioner.dk

Opfølgende høringsvar vedr. forslag til lov om ændring af forskellige afgiftslove

Danske Regioner har med brev af 18-09-2007 fremsendt foreløbigt høringsvar vedrørende forslag til lov om ændring af forskellige afgiftslove. I brevet meddelte Danske Regioner, at foreningen ville vende tilbage med et opfølgende svar for så vidt angår den foreslåede overgangsordning for DUT-kompensation.

Sagen er nu blevet behandlet af Danske Regioners bestyrelse. Danske Regioner finder det væsentligt, at merudgifterne kompenseres over DUT-systemet, og at kompensationen indarbejdes i bloktilskuddet gennem en overgangsordning.

Danske Regioner skal dog anbefale, at overgangsordningen gøres treårig i det lovforslag, som fremsættes. Danske Regioner vil pege på en ordning, hvor der gives fuld kompensation til den enkelte region i 2008, og hvor ordningen er fuldt indfaset i 2010, dvs. at de byrdefordelmæssige konsekvenser indføres med 50 pct. om året.

Det forudsættes at det samlede kompensationsbeløb DUT-forhandles på sædvanlig vis.

Dampfærgevej 22
Postboks 2593
2100 København Ø

T 35 29 81 00
F 35 29 83 00
E regioner@regioner.dk

Side 2

Med venlig hilsen

Kristian Heunicke



Foreningen af Statsautoriserede Revisorer

Kronprinsessegade 8, 1306 København K. Telefon 33 93 91 91
Telefax nr. 33 11 09 13 e-mail: fsr@fsr.dk Internet: www.fsr.dk

Skatteministeriet
Nicolai Eigtvedsgade 28
1402 København K

e-mail: pskerh@skm.dk

19. september 2007
mbl (X:\Faglig\HORSVAR\2007\H117-07.doc)

Justering af afgiftsloven af hensyn til EU-medholdelighed

Skatteministeriet har 3. september 2007 fremsendt ovennævnte udkast med anmodning om Foreningen af Statsautoriserede Revisoreres bemærkninger.

Foreningen har følgende bemærkninger til lovforslaget:

Vedr. afgift af benzin

Forslaget ændrer på satsen for afgift af benzin, således at al benzin fra og med lovens ikrafttræden skal belastes med den lavere afgift, som hidtil har været anvendt ved udlevering fra dampreturanlæg.

Lovudkastet indeholder ikke de nødvendige regler for opgørelse af lagre og vilkår for tilbagebetaling af afgifter på tidspunktet for nedsættelsen af afgiften for benzin, som udleveres fra anlæg uden dampretur.

Lovforslagets bemærkninger er tillige særdeles mangelfulde for så vidt angår bestemmelsen om ophævelse af ordningen for benzin udleveret fra dampreturanlæg.

I afsnit 1. i de generelle bemærkninger er det sidste afsnit affattet således:

"I lovforslaget om ophør af energibeskatningsdirektivets undtagelser og i lovforslaget vedrørende ændringer i reglerne for lempelse for spildevandsafgiften stilles der forslag om, at der dels sker ændringer i afgiftssatser, der fraviger de gældende normalsatser på afgifter, dels at der sker ophør en bestemmelse om afgiftsfritagelse. Der stilles således forslag om at ændre præcise lovbestemmelser. De enkelte virksomheder og borgere, som er omfattet af lovforslagets

ændringer, har derfor mulighed for at læse ud af bestemmelserne, om vedkommendes retsstilling er ændret med de nye regler."

FSR går ud fra, at der med dette blandt andet henvises til ophævelsen af særordningen for dampreturanlæg. FSR anser det ikke for at være i overensstemmelse med god lovgivningsskik, at der ikke er taget konkret stilling til en lovbestemmelses konsekvenser for de berørte virksomheder m.v.

Vedr. indførelse af afgift på flybrændstof til privat anvendelse.

Lovforslaget tilføjer ordlyden "..., der anvendes erhvervsmæssigt" til bestemmelsen om fritagelse for brændstof til flytransport. Formuleringen af bemærkningerne til bestemmelsen benytter dog tillige ordvalget privatflyvning. Dette rejser tvivl om fritagelsesens anvendelsesområde for eksempel i det tilfælde, hvor en mindre privatflyver rent faktisk benyttes erhvervsmæssigt - for eksempel derved at en erhvervsdrivende benytter sit eget fly til transport i erhvervsregi.

FSR skal derfor foreslå, at det præciseres hvilke formål, der fremover vil blive betraget som erhvervsmæssige og hvilke formål, der skal anses som private. Endvidere foreslår FSR, at der enten direkte eller via en hjemmel til at fastsætte nærmere regler på området indføres regler for, hvordan virksomheder, hvor fly anvendes til såvel private som erhvervsmæssige formål skal registrere og opgøre forbruget af indkøbt brændstof.

Bussektoren

Foreningen bemærker, at særligt bussektoren risikerer økonomisk at blive ramt. Lovforslaget forventer en øget provenuestigning på 410 mio. kr. årligt, som følge af ophør af afgiftsfritagelse til rutekørsel. For at minimere risikoen for prisstigninger på offentlig rutebiltransport lægges der op til en kompensationsmodel, hvor udbydere af offentlig transport kompenseres over bloktilskuddet til kommuner og regioner.

Hvis bussektoren og billetpriserne ikke skal påvirkes forudsætter det, at kommuner og regioner anvender kompensationen direkte og fuldt ud på den kollektive bustransport. Det forekommer umiddelbart tvivlsomt om det er muligt at implementere en sådan model, der også bør være gennemsigtig og administrerbar. Ellers kan der for bussektoren være risiko og formodning for at konkurrencen bliver forrykket til fordel for togsektoren og til dels flysektoren, da den direkte afgiftsfritagelse for tog- og flysektoren fastholdes. Særligt fjernbustrafikken risikerer at blive ramt, jf. lovforslaget bemærkning om, citat; en eventuel kompensation til den del af fjernbustrafikken, der falder ind under kategorien "kommerciel transport", næppe ville kunne forventes godkendt.

Såfremt der er spørgsmål til ovenstående, står foreningen gerne til rådighed.

Med venlig hilsen

John Byholm
Formand for skatteudvalget

Niels Ebbe Andersen
fagdirektør