

Skatteudvalget alm.del.

bil. 5 1 3

EUROPAUDVALGET

Alm. del - bilag 15 (offentligt)

Skatteministeriet

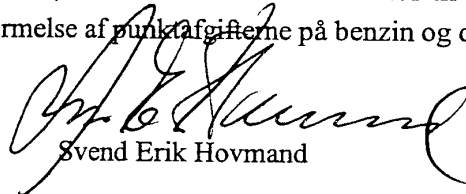
J.nr. 6. 02-241-0002

Den 26 SEP. 2002

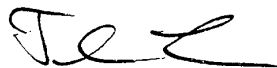
Til

Folketingets Skatteudvalg

Hermed fremsendes til udvalgets orientering indkomne høringssvar fra høringen af Kommissionens forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 92/81/EØF og direktiv 92/82/EØF med henblik på indførelse af en særlig afgiftsordning for dieselolie, der anvendes som brændstof til erhvervsformål og med henblik på tilnærmelse af punktafgifterne på benzin og dieselolie (Kom (2002)410).



Svend Erik Hovmand



/Thomas Larsen

Skatteministeriet
Att.: Anne Kirstine Villumsen Krog
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

2002-09-03
VE/DSN/dk

Vedr.: Høring af direktivforslag fra EU-Kommissionen om indførelse af en særlig afgiftsordning for diesel til erhvervsformål, og om tilnærmelse af punktafgifterne på benzin og diesel

I forbindelse med Skatteministeriets brev af 16. august 2002 vedrørende høringssvar af direktivforslag fra EU-Kommissionen om indførelse af en særlig afgiftsordning for diesel til erhvervsformål, og om tilnærmelse af punktafgifterne på benzin og diesel skal CO-industri bemærke følgende:

- Af hensyn til udviklingen af det indre marked til gavn for dansk erhvervsliv er det vigtigt, at konkurrenceforvridende elementer fjernes.
- En harmonisering af udgiften på dieselolie til erhvervsmæssig anvendelse vil fjerne et konkurrenceforvridende element, der vil være til gavn for dansk erhvervsliv og transportsektoren.
- På grund af forskellene i afgiftsstrukturen på dieselolie i medlemslandene, er det nødvendigt med den foreslåede lange overgangsperiode.

På grundlag af ovennævnte bemærkninger kan CO-industri støtte EU-Kommissionens direktivforslag vedrørende en harmonisering af afgiften på dieselolie til erhvervsformål, mens vi må understrege, at beskatningen af brændstof til privat forbrug er et nationalt skatte- og afgiftsspørgsmål.

Såfremt der skulle være brug for yderligere bemærkninger står CO-industri gerne til rådighed.

Med venlig hilsen

Verner Elgaard /

Dines Schmidt Nielsen

6. kt. 2002-241-2
31

Skatteministeriet
Att.: Anne Kirstine Villumsen Krog
Nicolai Eigtsveds Gade 28
1402 København K

København den 3. september 2002

Vort ref. nr.: OI/DSN/dk
(Anføres ved besvarelser)

Journal nr.:

Vedr.: Høring af direktivforslag fra EU-Kommissionen om indførelse af en særlig afgiftsordning for diesel til erhvervsformål, og om tilnærmelse af punktafgifterne på benzin og diesel

I forbindelse med Skatteministeriets brev af 16. august 2002 vedrørende høringssvar af direktivforslag fra EU-Kommissionen om indførelse af en særlig afgiftsordning for diesel til erhvervsformål, og om tilnærmelse af punktafgifterne på benzin og diesel skal Dansk Metal bemærke følgende:

- Af hensyn til udviklingen af det indre marked til gavn for dansk erhvervsliv er det vigtigt, at konkurrenceforvridende elementer fjernes.
- En harmonisering af udgiften på dieselolie til erhvervsmæssig anvendelse vil fjerne et konkurrenceforvridende element, der vil være til gavn for dansk erhvervsliv og transportsektoren.
- På grund af forskellene i afgiftsstrukturen på dieselolie i medlemslandene, er det nødvendigt med den foreslåede lange overgangsperiode.

På grundlag af ovennævnte bemærkninger kan Dansk Metal støtte EU-Kommissionens direktivforslag vedrørende en harmonisering af afgiften på dieselolie til erhvervsformål, mens vi må understrege, at beskatningen af brændstof til privat forbrug er et nationalt skatte- og afgiftsspørgsmål.

Såfremt der skulle være brug for yderligere bemærkninger står Dansk Metal gerne til rådighed.

Med venlig hilsen

Ole Ibsen
Forbundssekretær

6. kt. 2002-241-2

30

■ Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K
Att.: Anne Kirstine V. Krog

Dato: 2. september 2002
Deres ref: 6.02-241-0002
Vores ref: 27-00-14

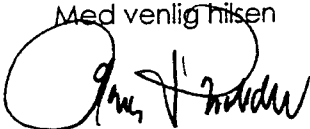
■ **Direktivforslag om indførelse af særlig afgiftsordning for diesel til erhvervsformål**

Som svar på Deres henvendelse af 16. august 2002 skal HTS Interesseorganisationen komme med følgende kommentarer til direktivforslag fra EU-Kommissionen om indførelse af en særlig afgiftsordning for diesel til erhvervsformål, og om tilnærmelse af punktafgifterne på benzin og diesel.

HTS kan støtte forslaget intentioner om, at harmonisere brændstofafgifterne på diesel til erhvervsformål således at konkurrenceforvridningen i det indre marked elimineres.

Det anføres i forslaget, at Kommissionen inden længe offentliggør en meddelelse som oplæg til et rammedirektiv vedrørende afgifter på brug af infrastrukturer. I den forbindelse finder HTS det afgørende, at der ved fastsættelse af niveau for brændstofafgiften ikke må ske en forøgelse af det samlede skatte- og afgiftstryk for vejtransport i forbindelse med en eventuel fremtidig indførsel af afgift for brug af infrastruktur.

Med venlig hilsen



Lars Krobæk
adm. direktør



/Christoffer Susé
juridisk konsulent

6. kt. 2002-241-...

25

■
HTS - Handel, Transport og Serviceerhvervene
Børsen
1217 København K
Telefon 70 13 12 00
Telefax 70 13 12 01
hts@hts.dk
www.hts.dk
Danish Chamber of Commerce



Skatteministeriet
Att.: Anne Kirstine Willumsen Krog
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

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

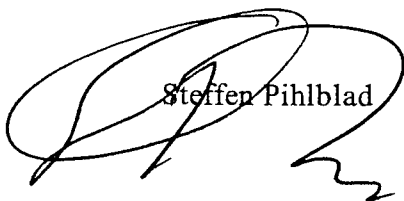
DATO: 02-09-2002
J.NR.: 04-011802-02-1982
REF.: Kfp

Forslag fra EU-Kommissionen om forslag til rådets direktiv om ændring af direktiv 92/81/EØF og direktiv 92/82/EØF med henblik på indførelse af en særlig afgiftsordning for dieselolie, der anvendes som brændstof til erhvervsformål, og med henblik på tilnærmelse af punktafgifterne på benzin og dieselolie.

Skatteministeriet har ved brev af 16. august 2002 anmodet Advokatrådet om at afgive bemærkninger vedrørende ovennævnte forslag.

Anmodningen har været forelagt Advokatrådets Skatteudvalg og Advokatrådet skal på den baggrund meddele, at forslaget ikke giver Advokatrådet anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen


Steffen Pihlblad

6. kt. 2002-241-2

28



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

Skatteministeriet
Att.: Fuldmægtig Anne Kirstine Villumsen Krog
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

2. september 2002

Direktivforslag om indførelse af en særlig afgiftsordning for diesel til erhvervsformål og om tilnærmelse af punktafgifterne på benzin og diesel

Den 16. f.m. har De (j. nr. 6. 02-241-0002) udbedt Dem DI's bemærkninger til Europa-Kommissionens direktivforslag om indførelse af en særlig afgiftsordning for dieselolie, der anvendes som brændstof til erhvervsformål og om tilnærmelse af punktafgifterne på benzin og dieselolie.

I den anledning bemærkes, at DI kan tilslutte sig, at brændstofafgifterne på dieselolie til lastbiler harmoniseres, da de nuværende afgiftsforskelle kan skabe konkurrenceforvridning. Overgangsperioden frem mod harmoniseringen forekommer dog at være for lang, ligesom udsvingsmarginen på +/- 100 euro (pr. 1. januar 2003) er for stor.

I lyset af indførelsen af stadig mere miljøvenlige køretøjer med mindre luftforurening til følge savnes i øvrigt en begrundelse for, at afgiften løbende indekseres.

I relation til et kommende rammedirektiv om afgifter på brug af infrastrukturer lægges vægt på, at det samlede skatte- og afgiftstryk for vejtransport ikke forøges.

Med venlig hilsen

Lene Nielsen
Juridisk konsulent

6. kt. 2002-241-2
27

Anne Kirstine Villumsen Krog - Høringssvar

Fra: BY Niels O M Petersen <BYNOP@vojens.dk>
Til: "'avk@skm.dk"' <avk@skm.dk>
Dato: 02-09-2002 20:22
Emne: Høringssvar

Skatteministeriet
Departementet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K.

Vedr.: Høringssvar af direktivforslag fra EU-kommissionen om særlig afgift på diesel, og tilnærmelse af punktafgifterne på benzin og diesel. Henviser til J. nr. 6.02-241-0002.

I foreningen Trafikfakta mener vi grundlæggende, at skatter og afgifter på transportområdet generelt er for højt specielt her i Danmark. De burde nedsættes i stedet for. En særlig afgift på diesel til erhversformål, vil alt andet lige være konkurrencedræbende for dansk erhvervsliv. Vi siger nej til en særlig afgift.

Med hensyn til punktafgifterne på benzin og diesel, mener Trafikfakta punktafgifterne også her har nået sådan en højde, at afgifterne gradvis burde nedsættes.

Sammenfattende vil foreningen anbefale, et lavere omkostningsniveau generelt set i hele EU på energiområdet.

Venligst.
Foreningen Trafikfakta.
Huninsvang 43 6500 Vojens.
Landsformand Niels O.M.Petersen.

6. kt. 2002-241-2

26

02-09-2002

vg

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 København

Høring om direktivforslag fra EU-kommissionen om indførelse af en særlig afgiftsordning for diesel til erhvervsformål, og om tilnærmelse af punktafgifterne på benzin og diesel

Danske Entreprenører har modtaget forslag til ændring af direktiv 92/81/EØF og direktiv 92/82/EØF, og skal i den forbindelse fremkomme med følgende kommentarer.

Danske Entreprenører er principielt tilhænger af tiltag, der forbedrer virksomhedernes konkurrencevilkår og øger effektiviteten af det indre marked, herunder en harmonisering af beskatningen af køretøjer.

Kommissionens forslag indebærer, at afgifterne på dieselolie harmoniseres. Kommissionen anbefaler, at provenuet i de lande hvor afgiften forhøjes, anvendes til at nedsætte andre afgifter, således at den samlede beskatning af køretøjer forbliver uændret. For Danmarks vedkommende vil afgiftsharmoniseringen ikke medføre et ekstra provenu, hvorfor der ikke er udsigt til, at det høje danske afgiftsniveau sænkes med baggrund i den foreslåede afgiftsændring. Hermed er der fare for, at den forbedring af konkurrencevilkårene som stilles i udsigt, ikke bliver realiseret.

Med venlig hilsen
Danske Entreprenører

Vibeke Gaardsholt

6. kt. 2002-241-2
25

OLIEBRANCHENS FÆLLESREPRÆSENTATION

DANISH PETROLEUM INDUSTRY ASSOCIATION

Anne Kirstine Villumsen Krog
Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Den 2. september 2002

Fælles EU afgift på diesel til erhvervskørsel Tilnærmelse af punktafgifterne for diesel og benzin

Tak for fremsendelsen den 19. august 2002 af Kommissionens forslag til harmonisering af brændstofafgifterne. Oliebranchen har nedenstående bemærkninger til forslaget:

Overordnet:

- Det er åbenbart at energiforsyningen i de europæiske lande har vist sig meget velegnet som et værktøj i skatteopkrævningens tjeneste. Dette er sket i forskellig udstrækning i de forskellige lande og med varierende forklaringer, men nettoreultatet er at alle landene lægger væsentlige afgifter specielt på transportbrændstofferne, men også ofte på opvarmningsbrændsler som fyringsgasolie.
- Oliebranchen finder at det absolutte afgiftsniveau bør være resultatet af en politisk proces, hvorimod vi ser det som en primær opgave for os at øve indflydelse på fastsættelsen af det relative afgiftsniveau – brændstofferne imellem og over for Europas øvrige lande.
- Oliebranchen accepterer således at brændstofferne pålægges afgifter, men ikke at afgifterne fastsættes på et niveau der i væsentlig grad hæmmer den fri bevægelse af varer og personer. Endvidere er det branchens opfattelse at afgifterne bør fastsættes, så de medvirker til at undgå betydelig grænsehandel. Kommissionens forslag indeholder elementer der imødekommer disse synspunkter, men også elementer der ikke gør det.

6. kt. 2002-271-2

24

Vognmagergade 7
Postboks 120
DK-1004 København K

Telefon: (+45) 33 11 30 77
Telefax: (+45) 33 32 16 18

E-mail: ofr@oil-forum.dk
F. Ludvigsen dir: fl@oil-forum.dk
Internet adresse: www.oil-forum.dk

Specifikt til forslaget:

- Branchen støtter hovedsigtet i direktivforslaget, nemlig - for at undgå konkurrenceforvridning - at harmonisere afgiften inden for EU på diesel til erhvervsformål, at forhøje mindsteafgiften på brændstofferne til privatformål og at reducere forskellen i beskatningen af diesel og benzin.
- Vi finder imidlertid at også afgifterne på benzin og diesel til privatformål bør harmoniseres inden for EU, og vi kan ikke støtte et afgiftsregime som kan føre til forskellige afgifter på i øvrigt ens produkter, afhængigt af om de sælges til privat- eller til erhvervsformål. Den foreslåede højestesats bør derfor gælde generelt for diesel og benzin.
- Vi kan ikke støtte en automatisk indeksering af afgifterne, hverken centralsatsen for dieselaftgift til erhvervsformål eller mindsteafgifterne for benzin og diesel til privatformål. En sådan automatisk regulering ville måske være logisk for produkter hvis reelle pris kun varierer ganske lidt, men ikke for olieprodukterne hvis priser uden afgift typisk varierer meget stærkt over tid, og hvor en automatisk indeksering af afgifterne kan få helt utilsigtede konsekvenser.
- Vi finder ikke at formålet om at undgå konkurrenceforvridning bedst tjenes ved at afgifterne inden for EU harmoniseres 100%, heller ikke afgiften på diesel til erhvervsformål. Det er vigtigt for medlemsstaterne at kunne kontrollere grænsehandelen ved at regulere afgifterne inden for et begrænset bånd, så der kan tages hensyn til en række forskelle i prisdannelsen, ikke mindst til forskellige momssatser.
- Vi foreslår derfor at der i stedet for en præcis centralsats fastlægges et relativt snævert afgiftsbånd, og ikke blot for benzin og diesel, men også for fyringsolie. Afgiftsbåndet bør være gældende for både erhvervmæssig og privat anvendelse.

Med venlig hilsen

Fl. Ludvigsen

Anne Kirstine Villumsen Krog - Høring

Fra: "Jens Madsen" <Jens.Madsen@danskenergi.dk>
Til: <avk@skm.dk>, "Lars Bjørn Larsen" <Lars.Larsen@danskenergi.dk>
Dato: 02-09-2002 16:02
Emne: Høring

Til Skatteministeriet
Att: Jacob Klok

Idet der henvises til skrivelse af 16. august 2002 vedrørende Høring af direktivforslag fra EU-Kommissionen om indførelse af en særlig afgiftsordning for diesel til erhvervsformål, og en tilnærmelse af punktafgifterne på benzin og diesel skal hermed gøres opmærksom på, at Dansk Energi ikke har nogen kommentarer til forslaget.

Med venlig hilsen

Jens Madsen

6. kt. 2001-241-2
Ark 23

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

2. september 2002
J.nr. 55.162
Hvr/

**DERES J.NR. 6. 02-241-0002 - HØRING AF DIREKTIVFORSLAG OM
INDFØRELSE AF SÆRLIG AFGIFTSORDNING FOR DIESEL TIL
ERHVERVSFORMÅL**

Idet foreningen henviser til Deres brev af 16. august 2002, skal vi for god ordens skyld meddele, at vi ikke har nogen kommentarer til direktivforslaget.

Med venlig hilsen
Danmarks Automobilforhandler Forening

Henrik Rønne
Juridisk afdeling

6. kt. 2002-241-2
Skt 22



Landsorganisationen i Danmark
Danish Confederation of Trade Unions

Rosenørns Allé 12
DK-1634 København V

Tlf: 3524 6000
Fax: 3524 6300
E-mail: lo@lo.dk

Sagsnr. 61.10-02-902
Vores ref. HJE/adr
Deres ref.

Den 2. september 2002

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K
Att. Anne Kirstine Villumsen

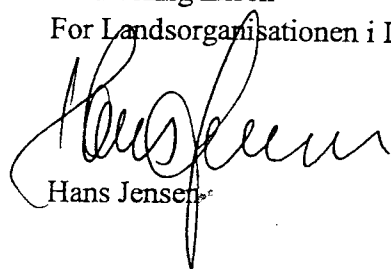
Vedr. høring om forslag til ændring af direktiver (92/81/EØF og 92/82/EØF) med henblik på indførelse af en særlig afgiftsordning for dieselolie, der anvendes som brændstof til erhvervsformål, og med henblik på tilnærmelse af punktafgifterne på benzin og dieselolie (KOM(2002) 410).

LO har modtaget ovennævnte forslag til direktiv, til høring, og kan på vegne af de medlemsforbund, der har kommenteret det forelagte, svare følgende:

Kommissionens forslag om en konvergensordning for punktafgifter på dieselolie til erhvervsformål ser fornuftig ud, da forslagets sigte er at mindske konkurrenceforvridning og styrke det indre marked. Det er formål, som LO positivt kan støtte, når det sker ved anvendelse af fælles minimumsniveauer, men ikke ved harmoniserede enhedssatser, som ikke kan overskrides nationalt, heller ikke når der gælder afgiftsordninger for brændstoffer til erhvervsformål.

Når Skatteministeriet har konsekvensberegnet Kommissionens forslag i forhold til danske afgifter, modtager LO gerne information herom.

Med venlig hilsen
For Landsorganisationen i Danmark



Hans Jensen

6. kt. 2002-241-2

21

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K.

København, den 2. september 2002

Journalnr. G-6

PBe/KMC

Ministeriet har ved brev af 16. august 2002, J. nr. 6.02.241-0002 anmodet om blandt andet Erhvervenes Transportudvalgs (ETU) bemærkninger til direktivforslag fra EU-Kommissionen om indførelse af en særlig afgiftsordning for diesel til erhvervsformål og om tilnærmelse af punktafgifterne på benzin og diesel.

ETU er enig i forslagets intentioner om at harmonisere brændstofafgifterne på dieselolie til lastbiler, idet de store afgiftsforskelle, der er beskrevet i forslaget, kan skabe konkurrenceforvridning. Samtidig finder ETU dog, at overgangsperioden er for lang, ligesom at den anførte udsvingsmargin på 100 EUR er for stor.

Det anføres i forslaget, at Kommissionen inden længe offentliggør en meddelelse som oplæg til et rammedirektiv vedrørende afgifter på brug af infrastrukturer. I den forbindelse finder ETU det afgørende, at der ved fastsættelse af niveau for brændstofafgiften ikke må ske en forøgelse af det samlede skatte- og afgiftstryk for vejtransport i forbindelse med en eventuel fremtidig indførsel af afgift for brug af infrastruktur.

Hvad angår direktivets omfang, finder ETU, at det bør omfatte al erhvervsmæssig godskørsel, men skal der være en vægtgrænse, bør man anvende den 12 ton grænse for lastbilers totalvægt, som i dag anvendes i f.m. vignetaftalen og som også forventes anvendt for den kommende tyske vejafgift.

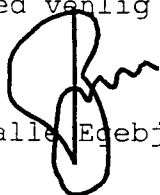
6. kt. 2002-241-2
20

ERHVERVENES TRANSPORTUDVALG
DANISH SHIPPERS' COUNCIL

Med den successive indførelse af nye mere miljøvenlige køretøjer (EURO-normer) vil luftforurening m.m. og dermed også eksterne omkostninger alt andet lige falde. ETU savner derfor begrundelse for, at afgiften løbende indekseres, hvilket derudover også vil være i strid med regeringens skatte- og afgiftsstop.

ETU finder slutteligt, at forslaget bør tage højde for en differentiering af afgifterne på forskellige miljømæssige kvaliteter af brændstof, hvorved man kan medvirke til at fremme mere miljørigtige transportere. Uden differentiering af afgiften har man ikke incitament til mere miljørigtige transportere, men afgiften vil alene være en generel afgift, som overvejende har et fiskalt sigte.

Med venlig hilsen



Palle Egebjerg

NOAH-trafik

Skatteministeriet
att. Anne Kirstine Villumsen Krog
Nicolai Eigtvedsgade 28
1402 København K

30. august 2002

J.nr. 6 02-241-0002

Vedr. EU-direktivforslag om indførsel af en særlig afgiftsordning for diesel og om tilnærmelse af punktafgifterne på benzin og diesel (KOM 2002/410)

NOAH-trafik er normalt ikke tilhænger af at EU-Kommissionen blander sig i medlemslandenes skatte- og afgiftspolitik. Hvert land må have frihed til at selv af fastætte skatter og afgifter ud fra nationale præferencer og problemstillinger.

I den forbindelse anser vi de relativt høje danske bilafgifter for et absolut gode, om end vi kunne ønske at de lå på et højere niveau. Høje afgifter er nemlig med til at holde biltallet nede og til at bilejerne ikke udskifter bilen for ofte. Tænk, hvis det skulle lykkes EU at harmonisere bilafgifterne, så det blev lige så billigt at købe en bil i Danmark, som i Italien!

Vi finder, at afgifter - brugt med omtanke - kan være et fortræffeligt redskab i miljøets tjeneste. Det kan der nævnes mange eksempler på. Fx har indførelsen af vandafgifter reduceret forbruget endog temmelig meget.

Udsendelsen af direktivforslaget efterlader os derfor i lidt af et dilemma. På den ene side ønsker vi som sagt ikke at Kommissionen blander sig i afgiftspolitikken. På den anden side kan vi godt se, at de foreslåede afgiftsharmoniseringer *kan* være til fordel for miljøet, især hvis visse betingelser opfyldes. Herom senere.

Det må nemlig hilses velkomment

1. at brugere af transportmidler skal betale de facto-prisen for den belastning, som de udøver på omgivelserne (mennesker, bygninger, natur mv.) hvilket jo blot er en håndhævelse af princippet om at forureneren betaler;
2. at afgiftssatserne for diesel (som minimum) ligestilles med alm. benzin, således som det er sket i England; det vil medføre
3. at omvejskørslen for at købe billig diesel lægges hindringer i vejen, ja måske ligefrem ophører.

Hensigten med at forhøje og omlægge satserne på dieselolie, skal naturligvis være at der sker en mærkbar reduktion i vejtrafikken bl.a. fordi vejtrafikkens trængsels- og miljøproblemer er af en sådan størrelsesorden, at det er nødvendigt med indgreb (jvfr. "Det svære valg").

Dette mål kan NOAH-trafik kun være enig i. Divergensen opstår når det drejer sig om hvilke *midler*, der skal tages i anvendelse for at forhindre det forestående trafikale sammenbrud og for at fremme en trafikpolitik, der baserer sig på alm. sund fornuft samt miljø- og ressourcehensyn.

Enigheden hører op når der i direktivforslaget foreslås

- afgiftsstigninger på 60-70 Euro/år (svarende til 450-525 kr.)
- at forhøjelserne skal være udgiftsneutrale for bilisterne idet der på ingen måde lægges op til at det generelle beskatningsniveau i medlemsstaterne øges
- at forslaget... letter omlægningen af de nationale bilbeskatningsordninger (p. 18)
- at forhøjelserne af prisen på dieselolie skal modsvares af lavere punktafgifter i vægtafgiften eller registreringsafgiften.

6. kt.

2002-241-2

19

Jamen hvorfor så have besvær med forhøjelser og afgiftsomlægninger mv., når det i realiteten ikke ændrer en tøddel da det hele skal være udgiftsneutral for bilister og vognmænd?

Biler skal med andre ord, være billigere at købe, men dyrere at bruge. Et synspunkt, som FDM og vejlobbyen har forfægtet i mange år. Det er da også i flot harmoni med den alm. trafikpolitik, der jo netop går ud på at fremme bilismen fordi bilen giver frihed og høj mobilitet.

På den anden side, så må Kommissionen jo erkende, at biler er en miljømæssig belastning som man ikke bare kan lade folk køre rundt i efter lyst. Så derfor sænkes prisen på biler, samtidig med at det gøres (en anelse) dyrere at bruge bilen.

Dette formodes - fejlagtigt - at give mindre miljøbelastning. Nok vil bilforbruget falde i en periode efter en forhøjelse af brændstofpriserne, men snart har bilisterne vænnet sig til de nye priser, og så varer det ikke længe inden de kører som de plejer. Desuden: når først bilen er købt, så bliver den også brugt og at benzinprisen skal være meget høj, før det afholder bilister fra at tage bilen.

Heller ikke vognmændenes merafgift, vil medføre reduktioner i trafikarbejdet, dertil er en årlig stigning på ca. 7.500 kr. alt for beskeden. Det eneste der vil ske, er at transportkøberne (og det vil i sidste ende sige forbrugerne) kommer til at betale et par ører mere for varene.

Kun ét enkelt sted i direktivforslaget omtales (kort), at der findes andre og mindre miljøbelastende trafikmidler, men det virker ikke som om Kommissionen selv synes at dette alternativ er værd at gøre noget ved. De konstante krav op gennem 90'erne om "at banerne skulle drives forretningsmæssigt" har nemlig haft den virkning, at terminaler og omladefaciliteter for gods fra afsender til bane eller fra vej til bane (og vice versa), er blevet nedlagt *en masse*. Atter et eksempel på hvor meget Kommissionens snak om "bæredygtighed" er værd!

Skal afgifterne dække en del af de sundheds- og miljøskader, som lastbiltrafikken forårsager, da er tyskernes indførsel af en kilometerafgift på ca. 1.40 kr./ km - desværre kun på motorveje - et bedre og mere målrettet skridt i den rigtige retning. Skal afgiften for alvor kunne bidrage til at aflaste vejene for lastbiler samt fremme omladningen fra vej til bane/skib, skal den op på mindst 3 kr./ motorvejskilometer. (Desværre tror tyskerne heller ikke på deres egne virkemidler, idet også de kompenserer nogle vognmænd for motorvejsafgiften).

De senere års debat om partikelemissionerne fra diesel, har haft den virkning, at Kommissionen omsider vil ligestille de to former for drivmidler. Det har en vis symbolværdi - om end af begrænset rækkevidde - at diesel fremover kommer til at koste det samme som alm. benzin, og forhåbentlig kan initiativet medvirke til at udrydde myten om at diesel er mindre farligt end benzin.

Afgiftsforhøjelse er naturligvis et skridt i den rigtige retning, men vi havde dog hellere set at Kommissionen gik mere radikalt tilværks og brugte den nye erkendelse til for alvor at sætte ind overfor de skadelige virkninger af emissioner fra både diesel og benzin da forbrændingen af benzin i dag er så effektiv, at også benzindrevne biler producerer store mængder finkornede partikler.

I stedet for denne beskedne march på stedet, vil det gavne Kommissionens troværdighed hvis der stilles skrappe krav til bilindustrien mht. bilemes udledning af luftskadelige stoffer. Den frivillige aftale mellem Kommissionen og bilindustrien om at reducere CO²-udslippet til 120 g/km i 2008 gælder jo kun nye biler. Følgelig vil ordningen først for alvor slå igennem i 2015-2020, ti så længe varer det inden bilparken fornyes. Alternativet er dog ikke at nedsætte afgifterne for at fremme udskiftningen af de ældre biler, men at lade ordningen gælde for *alle* biler - uanset alder.

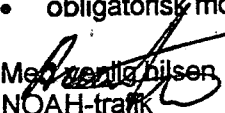
Naturligvis vil dette medvirke til at fordyre ældre biler, og noget sådant hævdes jo at have social slagside og vil ramme mindrebedemidlede, der ikke kan betale de stigende afgifter. Det lader sig naturligvis ikke bortforklare, at mange mennesker bl.a. som følge af nedskæringer i den kollektive trafik, er aldeles afhængig af at de har en bil for at kunne komme på arbejde.

Nu er det jo sådan, at omtrent halvdelen af befolkningen tilhører husstande, hvor der ikke er bil og de må klare sig med gang, cykel, bus eller tog, mange endda forbløffende godt. Det viser at livet godt kan leves uden en bil. Andre har større besvær og bruger megen tid på at komme til/fra arbejde/uddannelse og for dem vil en udbygning af den kollektive trafik være et stort plus. Fordelen ved at udbygge og forbedre den kollektive trafik er at denne kan benyttes af *alle* trafikanter, mens en afgiftsomlægning kun kommer en minoritet af befolkningen - bilisterne - til nytte.

Patetisk og utroværdig bliver direktivteksten når der udtrykkes bekymring for hvordan det skal gå i ansøgerlandene, "der vil få svært ved at tilpasse sig de forhøjede og omlagte afgiftssatser" fordi det, der kunne være alternativet til den eksplosivt voksende biltrafik i ansøgerlandene, nemlig det tætte net af jernbaner og landenes ofte fremragende (men nedslidte) net af busser og sporvogne, takket være krav fra vestlige låneinstitutioner om lavere subsidier, er blevet kraftigt forringet i det sidste årti. Dette er sket samtidig med at de samme låneinstitutioner har ydet rundhåndet støtte til anlæg af motorveje, p-pladser, bygning af bilfabrikker etc. i ansøgerlandene.

Som alternativ til det mangelfulde forslag om afgiftsforhøjelser og -omlægninger, vil vi slutteligt pege på nogle teknologiske muligheder, der vil have en større effekt end direktivets beskedne initiativ:

- bedre udnyttelse af drivmidlerne
- skærpede grænseværdier for bileres emissioner af luftforurenende stoffer
- udfasning af de mest forurenende stoffer fra alle drivmidler
- forbud mod salg af blyholdig benzin i EU
- øget forskning i filterteknologi
- obligatorisk montering af filtre på alle køretøjer uanset alder.

Med venlig hilsen

 NOAH-trafik
 Arne Lund
 Langebjergvej 260A
 3050 Humlebæk
 Tlf/fax: 49 16 22 50
 e-post: ame@lund.gs

i:\fh\2-skat-fh.doc

Skatteministeriet

avk@skm.dk

2. september 2002

Journal 0216/FH

Deres journal nr. 6. 02-241-0002

Vedr. høring af direktivforslag fra EU-Kommissionen om indførelse af en særlig afgiftsordning for diesel til erhvervsformål og om tilnærmelse af punktafgifterne på benzin og diesel

AE har følgende bemærkninger til Kommissionens forslag til direktiv (KOM (2002)410):

AE er enig i Kommissionens målsætning om at mindske konkurrenceforvridningen på det indre marked samt, at brugerne af transportmidler skal betale de facto-prisen på disse ydelser.

AE kan derfor tilslutte sig Kommissionens forslag om at hæve minimumssatserne for punktafgifter i EU vedr. benzin og diesel, som ikke er blevet ændret siden 1992, og som med de gældende satser favoriserer dieselolie på bekostning af benzin.

AE kan ligeledes tilslutte sig forslaget om, at den punktafgiftssats, som anvendes af hver medlemsstat på dieselolie til privat brug, ikke må være lavere end den punktafgiftssats, som de samme medlemsstater anvender på dieselolie til erhvervmæssig brug samt forslaget om, at medlemsstaterne bestræber sig på på sigt at anvende tilsvarende beskatningssatser på dieselolie til privat brug og på blyfri benzin under hensyntagen til de miljømæssige fremskridt med disse brændstoffer og de motorer, de anvendes i.

Derimod finder AE ikke, at der er behov for en maksimumssats vedr. beskatning af dieselolie til erhvervmæssig brug, jf. Kommissionens forslag om en udsvingsmargin til begge sider, der gradvist indsnævres omkring den foreslåede centralsats for punktafgiften - med fuld harmonisering af satserne i år 2010.

6. kt. 2002-241-2

AE mener ikke, man bør fratage de enkelte EU-lande muligheden for nationalt at fastsætte højere punktafgifter for dieselolie til erhvervsmæssigt brug end den foreslåede centralsats.

De eventuelle negative virkninger af en sådan højere sats i form af dårligere konkurrenceevne for det pågældende lands transportvirksomheder samt et eventuelt provenutab som følge af mindre salg af dieselolie bæres alene af landet selv og dets virksomheder. Det bør derfor være et internt anliggende for det pågældende land at træffe afgørelse i så henseende.

Med venlig hilsen

Frithiof Hagen

Direkte telefon: 3355 7719



DET ØKOLOGISKE RÅD

Skatteministeriet
Departementet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

2. september 2002

Det Økologiske Råds høringssvar til:

"Direktivforslag fra EU-kommissionen om indførelse af en særlig afgiftsordning for diesel til erhvervsformål. og om en tilnærmelse af punktafgifterne på benzin og diesel".

Det Økologiske Råd finder, at dette direktivforslag er voldsomt præget af hensynet til en teoretisk perfektioneret funktion af det Indre Marked og en samtidig tilsidesættelse af medlemslandenes muligheder at øge incitamentet over for vognmændene til at tage miljøhensyn gennem anvendelse af miljøbetingede afgifter på diesel til erhverv.

- ❖ Vi hilser forhøjelsen af minimumsbeskatning for diesel til erhvervsbrug velkommen, på trods af, at vi finder den for beskeden til at give en egentlig tydelig miljømæssig effekt for øgning af belægningsprocenter i vejtransporterhvervet og for overflytning af godstransport til mere miljøvenlige transportformer, samt for udvikling af lastvogne med meget mindre miljøbelastning pr godskilometer.
- ❖ Vi vil meget fraråde, at man samtidigt over en årrække tvinger miljøfremsynede medlemsstater til at nedsætte de nuværende afgifter på diesel til erhvervsbrug, da dette vil føre til en endnu stærkere stigning i vejtransporten end i dag, hvor den allerede er alt for høj.

Vejtransporten skal mindske sin miljøpåvirkning

I begrundelsen for Direktivet tales i ganske vage vendinger om hensynet til en bæredygtig udvikling, og der gentages ofte, at miljøomkostningerne skal internaliseres i priserne for ydelsen – her transporten under hensyn til at "forureneren betaler - princippet".

Dette forudsætter i sig selv, at vejtransportens miljøeffekter alle kan gøres op i penge, hvilket er en absurd tanke, og i praksis da også har vist sig ikke at kunne gennemføres uden at der foretages omfattende forenklinger og tilbagediskonteringer, så store miljøpåvirkninger som f.eks. klimaændringerne, der først viser sig markant om 10 - 30 år næsten ikke medtages.

6. kt. 2002-241-2

17

Landgreven 7, DK 1301 København K. Telefon: 33 15 09 77. Telefax: 33 15 09 71. <http://www.ecocouncil.dk/> e-mail: info@ecocouncil.dk

Det Økologiske Råd er bestyrelse for Det Økologiske Selskab. Vi er en forening som, med tilskud fra Den Grønne Fond, arbejder for en bæredygtig udvikling, og udgiver tidsskriftet Global Økologi



Direktivet nævner under "Virkningerne for industrien", at "Kommissionen mener, at den eventuelle stigning i punktafgiftssatserne for dieselolie til erhvervsformål kunne kompenseres gennem en nedsættelse af andre udgifter f.eks. faste udgifter, som den årlige vægtafgift eller forsikringsafgifterne". Videre skrives endda, at hvis udgifterne til gennemførelse af transport på vej stiger, så kan/må der gennemføres en revision af satserne – i faldende retning.

Så selvom Direktivet konstaterer klart og tydeligt, at anvendelsen af dieslbiler til erhvervsformål er et alt for stort og voksende miljøproblem, så ønsker man alligevel ikke at øge vognmændenes omkostninger for at nedsætte miljøproblemerne, øge belægningsgraden og overflytte godstransport fra vej til mere miljøvenlige transportformer som jernbane og skib.

En sådan konstatering er klart i modsætning til den skrigende nødvendighed af en godstransport med klart mindskede miljøpåvirkninger og kan kun give udtryk for, at Kommissionen klart prioriterer hensynet til en fortsat stigning i vejtransporterhvervet over miljø- og sundhedshensynet i EU.

Der findes yderligere flere konstateringer i Direktivets begrundelsesafsnit, som vi mener er klart forkerte eller i heldigste fald tydeligt ubegrundede:

- ❖ Vi mener f.eks. ikke, at punktafgiftsniveauet for dieselolie helt klart befinder sig på et niveau, som giver virksomhederne tilstrækkeligt incitament til at forbedre miljøforholdene.
- ❖ Vi mener ikke, at dette direktivforslags lave maksimumsafgifter for beskatning af diesel til erhvervsformål er udtryk for at Kommissionen til stadighed gør sig til fortaler for en politik, der sigter mod et bæredygtigt transportsystem – tværtimod kan dette direktivforslag ses som skridt i en mere ubæredygtig retning i nogle lande og derfor som et knæfald for vejtransporterhvervet.

Fastsættelsen af Minimums- maksimums og gennemsnitsafgift for diesel til erhvervsbrug

På trods af, at Direktivets begrundelsesafsnit taler om behov for nedsættelse af vejtransportens miljøeffekter, og taler om en øget internalisering af vejtransportens miljøomkostninger i priserne, så fiktivt dette end måtte være, så anvendes disse principper overhovedet ikke i fastlæggelsen af direktivets forslag til afgiftsstørrelser.

Her anvendes derimod kun et gennemsnit af dagens faktiske og alt for lave afgifter, samt en udsvingsgrænse, der kan optage alle lande undtagen UK. Endvidere indsnævres denne udsvingsgrænse, således at lande med en i dag relativt ambitiøs afgifts- og miljøpolitik tvinges til nedsættelse af dieselaafgiften på trods af, at miljøhensyn tydeligt tilsiger et behov for en stigning.

Ydermere fastlægger direktivet også, at den gennemsnitlige afgift, som gradvist bliver til både minimums- og maksimumsafgift, kun skal stige med forbrugerprisindekset for EU-15, endda med et loft på 2,5%. Herved fjernes endegyldigt muligheden for fremover at anvende det miljømæssigt



meget virkningsfulde virkemiddel med at pålægge afgift på diesel til erhvervsbrug.

Vi mener, at dette er skridt i den miljømæssigt forkerte retning, som kun foretages af hensyn til at tilfredsstille vejtransporterhvervenes ønsker om billiggørelse af en meget miljøbelastende transportform.

Andre muligheder for miljøforbedringer af vejtransporten ved anvendelse af økonomiske styringsmidler

Direktivforslaget omtaler, at der findes en lang række økonomiske virkemidler til miljøformål. Konkret nævnes afgifter på infrastrukturen.

Vi er enige i, at afgifter på vejinfrastrukturen er en ønskelig vej frem både for privatbiler og erhvervskøretøjer til persontransport og gods.

Vi ser derfor med interesse på den kilometerafgift, som både Tyskland, Nederlandene og UK i øjeblikket overvejer eller implementerer, ligesom vi ser positive erfaringer med Eurovignetordninger.

Anvendes sådanne ordninger på en fornuftigt og miljødifferentieret måde, vil de kunne benyttes til at sikre en øget fremkommelighed på vejene gennem nedsættelse af vejtrafikken ved at øge belægningsgrad og undlade overflødige ture, til at mindske miljøeffekten fra det enkelte køretøj, samt til at overflytte transport til fra den næstmest miljøbelastende transportform, vejtransporten, til f.eks. jernbane og skib, samt naturligvis cykel og gang.

Vi beklager, at et direktivforslag, som vil nedsætte muligheden for miljøforbedringer ved forhøjelsen af brændstofafgiften ikke er kombineret med et direktivforslag, som vil kræve øget anvendelse af miljødifferentierede miljøafgifter – og dermed medvirke til miljøforbedringer på transportområdet.

Vi frygter, at vedtages sådanne forslag ikke med samtidighed, så vil en tidlig vedtagelse af et dieselharmoniseringsforslag af hensyn til vejtransporterhvervets konkurrenceforhold i det Indre Marked være blokerende for et miljømæssigt nødvendigt efterfølgende infrastrukturafgiftsforslag til miljøformål uden forringelse af konkurrenceforholdene.

Harmonisering af afgifter for diesel og benzin for privatbiler

Direktivforslaget medtager i samme tekst et forslag om en afgiftsmæssig sidestilling af diesel og benzin, idet det påpeges, at diesels problemer med udledning af NO_x og ultrafine partikler i praksis modsvarer af benzinen høje udledning af CO₂ pr kørt kilometer.

Vi skal her påpege, at vi i stedet for en fuld afgiftsudligning hellere havde set et klart krav af



normativ karakter til, at alle dieslbiler skulle forsynes med partikelfilter fra 1.1.2003. Danske undersøgelser har vist, at det er muligt at nedbringe partikelproblemet ganske betydeligt ved partikelfiltre.

Gennemføres et sådant krav vil en del af begrundelsen for en fuld ligestilling af diesel og benzin afgifterne bortfalde, idet benzins øgede CO₂ udledning i så fald vil argumentere for fortsatte forhøjede, men mere udlignede afgiftsniveauer.

Opsummering:

- ❖ Ja til øgede minimumsafgifter for diesel til erhvervsbrug
- ❖ Nej til de foreslåede gradvist sænkede maksimumsafgifter for diesel til erhvervsforbrug
- ❖ Ja til yderligere anvendelse af miljødifferentierede infrastruktur afgifter
- ❖ Nej til gennem direktivet at mindske mulighederne for at føre miljøpolitik gennem brændstofafgifter uden samtidigt at vedtage et direktiv for minimums miljødifferentierede infrastrukturafgifter, således at den samlede "pakke" klart vil mindske miljøeffekterne fra vejtransportens aktiviteter og dieselforbrug.

Med venlig hilsen

Christian Ege Jørgensen

Sekretariatsleder i Det Økologiske Råd

Søren Dyck-Madsen

Økonomisk medarbejder i Det Økologiske Råd

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Deres ref.: 6.02-241-0002

Vor ref.: OHO

Vort j. nr.: 02-511310-001

Dato: 28.08.2002

Høring af direktivforslag fra Europa-Kommissionen om indførelse af særlig afgiftsordning for diesel til erhvervsformål, og om tilnærmelse af punktafgifterne på benzin og diesel, KOM(2002)410 endelig

Dansk Transport og Logistik (DTL) skal hermed fremkomme med bemærkninger til ovennævnte forslag til direktiv.

DTL er helt enig i intentionen om, at brændstofafgiften på lastbiler, der kører i international trafik i EU, harmoniseres. Som beskrevet i forslaget er der store forskelle mellem brændstofafgifterne herunder på dieselolie i EU's medlemslande. DTL er enig i, at disse forskelle er u hensigtsmæssige, og der derfor bør ske en harmonisering. Vi finder i den forbindelse, at overgangsperioden er for lang, og at spændet på +/-100 € er for stort, idet der dermed fastholdes en uacceptabel kraftig konkurrenceforvridning i for lang tid.

Kommissionen angiver ikke en vurdering af omfanget af omvejskørsel, som skyldes de forskellige afgiftsatser i EU. Det er DTLs opfattelse af omfanget er af begrænset omfang, idet transportmarkedet er meget konkurrencepræget med krav om effektive just-in-time transporter, og idet tilstedeværelsen af rabatter på dieselolie fremmer tankning i hjemlandet.

I Tyskland indføres inden for kort tid en kørselsafgift på lastbiler (Lkw-Maut). Samtidig meddeler Kommissionen, at den inden for kort tid vil fremkomme med et forslag til et rammedirektiv om infrastrukturafgifter. For DTL er det helt afgørende, at alle afgifter og tilskud, herunder brændstofafgifter og kørselsafgifter/infrastrukturafgifter ses i en sammenhæng i forbindelse med ønsket om dækning af eventuelle udækkede eksterne omkostninger. Det er DTLs principielle synspunkt, at dette skal gælde alle transportformer og samtidigt på vej, bane, sø og i luften og både for persontransport og godstransport.

I forhold til niveauet af satserne skal DTL bemærke, at det er DTLs principielle holdning, at der ikke må ske en øgning i det samlede skatte- og afgiftstryk for transporterhvervet, herunder for landevejstransportørerne. Det gælder i særdeleshed i forbindelse med en eventuel fremtidig indførelse af kørselsafgifter/infrastrukturafgifter. DTL skal i den forbindelse gøre opmærksom på at Kommissionen i sin seneste hvidbog om transportpolitikken først og fremmest ønsker en omlægning af afgifterne og ikke en forøgelse af det samlede afgiftsniveau. Da Tyskland og måske senere andre lande indfører infrastrukturafgifter, samtidig med at dieselaugifterne øges til måske 410 € (jf. Kommissionens pressemeddelelse) vil der blive tale om en betydelig samlet inflatorisk virkning.

I det omfang, der kun – således som det er tilfældet i Tyskland – indføres en infrastrukturafgift på lastbiler, er der særskilt et behov for en lavere afgift på erhvervsdiesel til de pågældende lastbiler. I direktivforslag KOM(1997)30 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter foreslås netop en mulighed for at reducere brændstofafgiften til under minimumsniveauet i forbindelse med indførelse af infrastrukturafgifter (specifikke vejafgiftssystemer, artikel 16). Efter DTLs opfattelse bør en sådan bestemmelse indgå i nærværende direktivforslag. Efter DTLs opfattelse kunne et alternativt dog være, at Kommissionens kommende forslag til et rammedirektiv om infrastrukturafgifter indeholder en bestemmelse om, at dieselaafgiften (og andre relevante afgifter) skal modregnes i infrastrukturaafgiften – ligesom tilskud, f.eks. miljøtilskud til jernbaner, skal tillægges.

DTL finder, at anvendelse af afgifter bør ske, hvor det kan have et adfærdsmæssigt sigte og kan medvirke til at fremme miljørigtige transporter – f.eks. differentierede afgifter på forskellige miljøkvaliteter af brændstoffer.

DTL har noteret sig, at Kommissionen foreslår, at nye supplerende indtægter f.eks. kunne afsættes til specifikke fonde til finansiering af foranstaltninger for at nedsætte eller kompensere for de eksterne udgifter.

DTL har bemærket, at hvad angår foranstaltninger til lempelse af punktafgifterne i tilfælde, hvor der gennemføres en ordning om beskatning af anvendelse af vejnetinfrastrukturen, anses støtte, der fremmer transportkoordinering, for at være i overensstemmelse med det fælles marked.

Vi har noteret os, at ingen af kandidatlandene under optagelsesforhandlingerne har anmodet om at kunne anvende undtagelsesbestemmelser inden for dette område. Kommissionen foreslår alligevel, at man opererer med en overgangsperiode, hvis der skulle være behov herfor. Ifølge Kommissionen bør denne overgangsperiode ikke strække sig ud over 2012, og den bør ledsages af en tidsplan med en beskrivelse af, hvordan den gradvise tilnærmelse til Fællesskabets gældende minimumssats skal foregå. Efter DTLs opfattelse er det afgørende, at vi får kandidatlandene med i ordningen fra starten uden undtagelsesbestemmelser eller overgangsperiode.

DTL er enig i at visse økonomiske værktøjer kan være endog meget effektive ved at give incitamenter til en mere miljøvenlig adfærd. Det gælder i de situationer, hvor der er muligheder for at differentiere afgifterne efter reelle alternative valgmuligheder. F.eks. er der gode erfaringer med tilskud eller lavere afgifter til mere miljøvenlige køretøjer eller brændstoffer. Derimod finder DTL ikke, at der er belæg for at påstå, at generelle afgiftsstigninger har nogen særlig stor effekt. I nærværende forslag siger Kommissionen selv (i afsnit 7.4 om virkningerne for industrien), at TREMOVE's beregninger viser, at forslagens konsekvenser for anvendelsen af dieselolie i vognparken vil være af beskedent omfang.

DTL finder, at al erhvervsmæssig godskørsel i princippet bør omfattes. Hvis der absolut ønskes en vægtgrænse, foreslår vi, at den hidtidig anvendte grænse for lastbilers totalvægt på 12 ton i forbindelse med vejbenyttelsesafgift anvendes som grænse for definitionen af erhvervskørsel. Den gælder således også for den kommende tyske vejafgift (Lkw-Maut). Dermed sikres en symmetri mellem vejafgifter og brændstofafgifter og muligheden for en koordinering af disse.

Det er både urimeligt og ulogisk, at afgiften løbende indekseres, når det står klart, at de eksterne omkostninger for så vidt angår luftforurening, støjforurening og formentlig også trafikuheld vil

falde markant i de kommende år. Anvendelsen af indeksering på basis af inflationen (forbrugerprisudviklingen) bærer tydeligt præg af at tilgodese et rent fiskalt ønske om indtægter til statskasserne. DTL finder desuden, at indførelse af en indeksering vil være i strid med regeringens skatte- og afgiftsstop. Såfremt man måtte ønske en indeksering, bør den inkludere et indeks for de miljømæssige forbedringer, således at afgiften – om de relative miljøforbedringer er kraftigere end udviklingen i forbrugerpriserne – også vil kunne falde.

Det er i øvrigt beklageligt, at der anvendes tal helt tilbage fra 1995 (Figuren: Indtægter fra beskatning af køretøjer som procentsats af BNP). Beskatningen af køretøjer er markant forøget siden da, og figuren er således misvisende.

Afslutningsvis skal DTL gøre opmærksom på et andet væsentligt element i at sikre lige konkurrencevilkår. Det gælder mærkning/farvning af afgiftsfri dieselolie og fyringsolie. Implementeringen af direktiv 95/60 i Danmark vil medvirke til en begrænsning af den potentielle mulighed for helt eller delvist at unddrage sig afgiftsbetaling.

Med venlig hilsen

Dansk Transport og Logistik



Ove Holm



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

Departementet

Att.: Anne Kirstine Villumsen Krog

Nicolai Eigtveds Gade 28

1402 København K

30. august 2002

nea\kl(fagl\horsvar\H078-02)

Vedr.: Høring af direktivforslag fra EU-Kommissionen om indførelse af en særlig afgiftsordning for diesel til erhvervsformål, og om tilnærmelse af punktafgifterne på benzin og diesel.

Skatteministeriet har ved brev af 16. august 2002 fremsendt ovenstående høring med anmodning om FSRs bemærkninger.

Foreningen af Statsautoriserede Revisorer har gennemgået forslaget og kan tilslutte sig de motiver, som danner baggrund for det fremsatte forslag, og hilser et initiativ på området velkommen.

På det nuværende meget foreløbige stade giver forslaget ikke anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen


f. Niels Ebbe Andersen
fagdirektør

6. kt. 2002-241-2

15

Anne Kirstine Villumsen Krog - J.nr. 6.02-241-0002 - høring af direktivforslag fra EU-kommissionen

Fra: "Elsa Jonesco, DBI" <EJO@bilimp.dk>
Til: "'avk@skm.dk'" <avk@skm.dk>
Dato: 02-09-2002 13:30
Emne: J.nr. 6.02-241-0002 - høring af direktivforslag fra EU-kommissionen

Til Anne Kirstine Villumsen Krog

Vi har med tak - til høring - modtaget direktivforslag fra EU-kommissionen om indførelse af en særlig afgiftsordning for diesel til erhvervsformål, og om tilnærmelse af punktafgifterne på benzin og diesel.

Vi kan oplyse at vi ingen kommentarer har til forslaget.

Med venlig hilsen

P.v.a.

Bent Mikkelsen
Adm. direktør

Elsa Jonesco
Direktionssekretær
De Danske Bilimportører

6. kt. 2002-241-2

14

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Att.: Anne Kirstine Villumsen Krog

21. august 2002

**Høring af direktivforslag fra EU-Kommissionen om indførelse af en særlig afgifts-
ordning for diesel til erhvervsformål og om tilnærmelse af punktafgifterne på ben-
zin og diesel**

Foreningen Registrerede Revisorer FRR takker for muligheden for at kommentere oven-
nævnte forslag.

FRR har på det foreliggende grundlag pt. ingen kommentarer til det fremsendte forslag.

Med venlig hilsen



Henrik Friis
afdelingschef

S. kt. 2002-241-2
AK+U

Anne Kirstine Villumsen Krog - Høring af direktivforslag om indførelsen af en særlig afgiftsordning for diesel til erhvervsformål

Fra: "Michael Lund" <ML@Shipowners.dk>
Til: <Avk@skm.dk>
Dato: 19-08-2002 16:23
Emne: Høring af direktivforslag om indførelsen af en særlig afgiftsordning for diesel til erhvervsformål

Attention: Anne Kirstine Villumsen Krog, Skatteministeriet.

Tak for høringsskrivelse af 16. august 2002.

Danmarks Rederiforening kan konstatere, at forslaget udelukkende omhandler køretøjer. På denne baggrund har vi umiddelbart ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen
Danmarks Rederiforening
P.D.V.
Michael Lund

Danmarks Rederiforening
Amaliegade 33
1256 København K
Telefon 33114088, fax 33116210
www.shipowners.dk

6. kt. 2002-241-2

akt 7