

Til L 27

Høring over forslag til ændring af forskellige afgiftslove – ændringer til love om energiafgift af mineralolieprodukter, lov om kuldioxidafgift af visse energiprodukter, lov om afgift af svovl og lov om afgift af spildevand

Forslaget har været sendt til høring hos:

Advokatrådet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark, Autoriserede Danske Flyværksteder (ADF), Benzin- og Oliebranchens Arbejdsgiverforening (AL-BOA), Business Danmark, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Cabin Attendants Union (CAU), Danish Airtaxi Association (DAA), Danmarks Motor Union, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Energi Branche forening, Dansk Erhverv, Dansk Landbrug, Dansk Landbrugsrådgivning, Dansk Motor Flyverunion, Dansk Pilotforening, Dansk Told & Skatteforbund, Dansk Vand- og Spildevandsforening, Dansk Industri, Dansk Transport og Logistik, Danske Andelsselskaber, Danske Busvognmænd, Danske Kloakmestre, Danske Regioner, Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, Den Danske Skatteborgerforening, Det Økologiske Råd, Domstolsstyrelsen, ETA Danmark, Finansieringsinstituttet for Industri og Håndværk, Finans og Leasing, Finansministeriet, Finansrådet, Flyvebranchens Personale Union, Flyveskolen, Forbrugerrådet, Foreningen Danske Revisorer, Foreningen af danske Skatteankenævn, Foreningen af Registrerede Revisorer, Foreningen af Statsautoriserede Revisorer, Forsvarsministeriet, Frederiksberg Kommune, Fællesudvalget for kollektiv trafik, Greenpeace Danmark, Handel, Landsorganisationen i Danmark (LO), HTS Handel Transport og Service, Håndværksrådet, indenrigs- og Sundhedsministeriet, Justitsministeriet, Kgl. Dansk Aeroklub, att. Anders Madsen, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Rådhuset, 1599 Kbh V, Landbrugsrådet, Landsskatteretten, Lederne, Luftfartsfunktionærene (LFF), Luftfartskolen, Miljøministeriet, Miljøstyrelsen, Mineralolie Branche foreningen, Noah, Oliebranchen i Danmark, OSS Olie- og gasbrænder Service Sammenslutningen, RenoSam, Retssikkerhedschefen i SKAT, Sikringsstyrelsen, Statsministeriet, Skattechefforeningen, Skatterevisorforeningen, SKAT, Skov- og Naturstyrelsen, Service-Stationernes Arbejdsgiverforening, Spildevandsteknisk Forening, Statens Luftfartsvæsen, Teknologisk Institut, Trafikselskabet Movia, Transport- og Energiministeriet, Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening, Økonomi- og Erhvervsministeriet, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, WWF.

Organisation	Høringssvar	Kommentar
Advokatsamfundet	Ingen bemærkninger.	
AOPA	AOPA har anført, at lovforslaget skaber usikkerhed om, hvilke typer aktiviteter, der i praksis vil blive omfattet af afgift. I sin nuværende form er det i den danske lovtæst 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	Skatteministeriet har noteret sig bemærkningerne fra AOPA om behovet for, at der i lovforslaget sker en præcisering af begreberne, således at det sikres, at det alene er ”private pleasure flying, der bliver omfattet af afgifterne. Told- og skatteforvaltningen vil i sin administration af reglerne have for øje, afgiftsfrigtagelsen

	<p>for flyvning klart undtaget, idet de falder uden for direktivets definitionen af 'private pleasure flying'.</p> <p>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”.</p> <p>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.</p> <p>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 risikerer med ét at fordoble omkostningerne ved privatflyvning i Danmark og vil betyde en stort set total udslettelse af en hel branche i Danmark.</p>	<p>skal bibeholdes for flyvninger, der enten har et erhvervmæssigt formål, der ikke relaterer sig til ikke-erhvervmæssig privatflyvning, eller visse flyvninger, der er til gavn for offentligheden.</p> <p>Skatteministeriet har undersøgt mulighederne for at indføre en særlig afgiftssats på niveau med minimumsafgiftssatserne for blyholdig benzin anvendt til flyvning (AV-Gas 100). Kommissionen har imidlertid meddelt, at man ikke vurderer, at denne løsning er i overensstemmelse med energibeskatningsdirektivet.</p>
Brancheforeningen Dansk	DKT bifalder den foreslåede	

Kollektiv Trafik (DKT)	<p>løsning med kompensation af udbydere af kollektiv trafik for deres merudgifter over bloktilskuddet til kommuner og regioner. DKT tager imidlertid forbehold for afgiftsprovenuets størrelse, idet DKT's foreløbige beregninger indikerer et større beløb. DKT bifalder samtidig hensigten om at arbejde med en overgangsordning i kompensationsordningen.</p> <p>Med den fortsatte afgiftsfritagelse for diesel til togdrift peger DKT endvidere på, at der kan opstå et potentielt konkurrenceforvridende element overfor såkaldt fjernbuskørsel, der ikke er omfattet af kompensationsordningen.</p>	<p>En eventuel kompensation til den del af fjernbustrafikken, der falder ind under kategorien "kommerciel transport", og som ikke udfører "public-service", vil med stor sandsynlighed blive anset som statsstøtte til private virksomheder, hvorfor en godkendelse fra Kommissionen af denne type støtte næppe kan forventes.</p>
Dansk Arbejdsgiverforening	Ønsker ikke at afgive bemærkninger.	
Dansk Erhverv	Ingen bemærkninger.	
Dansk Industri	<p>DI har foreslået en række præciseringer i lovtæksten f.s.v.a. afgiftsfritagelsen for brændstoffer til privatflyvning og godtgørelse af CO₂-afgift vedrørende sejlads med andre fartøjer end lystfartøjer.</p> <p>DI har herudover stillet forslag om ændringer om regler i kuldioxidafgiftloven, som ikke relaterer sig til det fremsendte udkast til lovforslag.</p>	<p>Skatteministeriet har noteret sig bemærkningerne fra DI om behovet for, at der i lovforslaget sker en præcisering af begreberne, således at det fremstår klart, hvilke former for flyvning og sejlads, der er omfattet af henholdsvis afgiftspålæggelse og -fritagelse. Der henvises i øvrigt til høringssvaret fra Oliebranchens Fællesrepræsentation.</p> <p>Der stilles forslag på områder, der ikke relaterer sig til det fremsendte udkast til</p>

	<p>DI finder det glædeligt, at der fra dansk side er gjort et forsøg på at bevare godtgørelsesordningen vedr. spildevandsafgiften i sin nuværende form og beklager Kommissionens standpunkt. DI understreger imidlertid, at den foreslåede reduktion i godtgørelsessatsen vil have store økonomiske konsekvenser for fiskemelsfabrikkerne. DI foreslår derfor, at der findes andre løsninger i forhold til Kommissionen – f.eks. ved aftaler med virksomhederne om nedbringelse af miljøbelastningen.</p>	<p>lovforslag, hvorfor DI's forslag ikke blive inddraget i det videre arbejde med lovforslaget.</p> <p>Der er fra dansk side gjort et forsøg på at bevare godtgørelsesordningen i sin nuværende form, desværre forgæves, idet Kommissionen ikke kunnet godkende dette. Det er imidlertid lykkedes at bibeholde godtgørelsesordningen, om end i en mindre lempelig form end den nuværende. Det er vurderingen, at de nye regler har beskedne økonomiske konsekvenser for langt størsteparten af de berørte virksomheder.</p> <p>På baggrund af drøftelser med Miljøministeriet og Kommissionen er det vurderingen, at aftaleløsningen ikke vil være farbar i forhold til at opnå en godkendelse fra Kommissionen. En aftale skulle i givet fald baseres på princippet om anvendelse af BAT (Best available technology). Dette er en EU-forpligtelse, og der kan ikke opnås godkendelse af statsstøtte til opfyldelse af EU-forpligtelser.</p>
<p>Danske Busvognmænd</p>	<p>Kommentarer vedrørende indførelse af afgifter på den kollektive trafik: 1) alle busvirksomheder, der får godtgørelse via de nuværende regler, skal også godtgøres med de nye regler, 2) ved udformningen af de nye regler, bør det sikres, at kompensationen omfatter både indkøb af kollektiv trafik og indkøb af andre handicap- og</p>	<p>Som angivet i lovforslaget vil der sideløbende med lovforslagets fremsættelse og behandling blive indledt forhandlinger med kommuner og regioner om kompensationsordningen for den kollektive trafik.</p> <p>Ophævelsen af fritagelsen for dieselafgift for den kollektive trafik i dansk lovgivning er en</p>

	<p>specialkørselsopgaver, som offentlige myndigheder er forpligtet til at varetage, 3) at kompensationen modsvarer merudgifterne for alle transportvirksomheder, 4) og at fjernbustrafikken også kompenseres.</p>	<p>forpligtelse i medfør af EU-retten. Kommissionen godkender som regler ikke statsstøtte til opfyldelse af obligatoriske EU-forpligtelser, bortset fra de tilfælde, hvor der er tale om opfyldelse af en ”public service forpligtelse”.</p> <p>Det er Konkurrencestyrelsens vurdering, at en eventuel kompensation til den del af fjernbustrafikken, der falder ind under kategorien ”kommerciel transport”, og som ikke udfører ”public service”, vil udgøre statsstøtte til private virksomheder.</p> <p>Skatteministeriet vurderer, at der ikke kan opnås en statsstøttegodkendelse vedrørende kompensation til ”kommerciel transport” for ophævelsen af fritagelsen for dieselafgift.</p>
Danske Regioner	<p>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 indfases med 50% om året.</p>	<p>Som angivet i lovforslaget vil der sideløbende med lovforslagets fremsættelse og behandling blive indledt forhandlinger med kommuner og regioner om kompensationsordningen.</p>
Dansk Told & Skatteforbund	Ingen bemærkninger.	
Det Økologiske Råd	Det Økologiske Råd har anført, at man af hensyn til den	Der lægges op til at kompensere generelt via

	<p>generelle trafikudvikling, og den kollektive trafiks konkurrenceevne i særdeleshed, bør sikre, at kompensationen går direkte til at mindske omkostningerne i den kollektive trafik i form af et årligt tilskud til kommuner/regioner til den kollektive trafik og ikke via bloktilskuddet.</p> <p>Det Økologiske Råd har videre anført, at formålet med afgiftsdifferentiering for genvindingssystemet fortsat bør sikres, f.eks. ved indførelse af krav om genvinding af benzin.</p> <p>Det Økologiske Råd har endvidere anført, at man finder det uheldigt, at de særligt forurenende brancher slipper billigere for spildevandsafgiften. De foreslåede regler er imidlertid bedre end de oprindelige.</p>	<p>bloktilskuddene til kommuner og regioners public-service-forpligtelse og ikke i form af en direkte kompensation til den kollektive trafik. En mere målrettet kompensation må antages at støde på statsstøtteretlige vanskeligheder, ligesom det kan være i strid med energibeskatningsdirektivet</p> <p>Miljøstyrelsen har indført regler, der sikrer at op imod samtlige benzinstationer i Danmark er forpligtet til at indføre genvindingssystem.</p> <p>Kommissionen har afvist at fremsætte forslag om en forlængelse af ordningen. Regeringen finder, at der fortsat er behov for at give en afgiftslempelse for de virksomheder, som belastes meget af spildevandsafgiften.</p>
<p>Dansk Motorflyver Union (DMU)</p>	<p>DMU har påpeget, at der rettes op på en række uklarheder i lovforslagets definitioner for så vidt angår ophøret af afgiftsfritagelserne for den ikke-erhvervsmæssige privatflyvning.</p> <p>For så vidt angår administrationen af differentieringen foreslås det, at der anvendes en deklarationsordning eller ved at anvende momslovens eksisterende definition af begrebet ”sportsfly”.</p> <p>DMU har endvidere påpeget, at indførelsen af afgifter vil fordyre den kommercielle</p>	<p>Se Skatteministeriets kommentar ovenfor under høringssvaret fra AOPA.</p> <p>Se Skatteministeriets kommentar ovenfor under høringssvaret fra AOPA.</p>

	<p>pilotuddannelse. Dette vil gå udover flyvesikkerheden pga. risiko for manglende træningstimer.</p> <p>Endelig anføres det, at der – af sikkerhedsmæssige årsager - indføres en særlig klassifikation af flybrændstof (AVGAS) således at denne type brændstof under alle omstændigheder kun pålægges den minimumsafgift som kræves af EU.</p>	
Domstolsstyrelsen	Ingen bemærkninger.	
Erhvervs- og Selskabsstyrelsen (Center for Kvalitet i Erhvervsregulering, CKR)	<p>For så vidt angår lovforslagets angivelse af de erhvervsøkonomiske konsekvenser vurderer CKR, at opgørelserne er dækkende og har derfor ingen yderligere bemærkninger hertil.</p> <p>Lovforslaget indebærer administrative konsekvenser i form af løbende byrder for oplagshaverne ved med den indførte differentiering mellem erhvervmæssig og ikke-erhvervmæssig flyvning. CKR vurderer dog ikke, at omfanget af de løbende byrder vil berettige til en forelæggelse for et virksomhedspanel. CKR ser i den forbindelse positivt på Skatteministeriets bestræbelser på at justere den hidtidige ordning med henblik på at mindske byrderne for de omfattede virksomheder.</p>	
Forbrugerrådet	Ønsker ikke at afgive bemærkninger.	
Foreningen af Statsautoriserede Revisorer	Lovudkastet indeholder ikke de nødvendige regler for opgørelse af lagre og vilkår for tilbagebetaling af afgifter på tidspunktet for nedsættelsen af	Skatteministeriet har noteret sig bemærkningerne.

	<p>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.</p> <p>Vedrørende ophøret af afgiftsfritagelsen på privatflyvning foreslås det, at det lovforslaget præciserer hvilke formål, der fremover vil blive betragtet 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.</p> <p>Hvis bussektoren og billetpriserne ikke skal påvirkes forudsætter det, at kommuner og regioner anvender kompensationen direkte og fuldt ud på den kollektive transport. Vedrørende afgiftsstigningerne på den kollektive transport forekommer det 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</p>	<p>Se Skatteministeriets kommentar ovenfor under høringssvaret fra AOPA.</p> <p>Se Skatteministeriets bemærkninger under høringssvarene fra Danske Busvognmænd og Movia.</p>
--	---	--

	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.	
Forsvarsministeriet	Forsvarsministeriet har foreslået en række præciseringer i lovforslagets definitioner for så vidt angår ophøret af afgiftsfritagelserne for den ikke-erhvervsmæssige privatflyvning og præciseringen af afgiftsfritagelsen af den erhvervsmæssige sejlads i kuldioxidafgiftsloven.	Skatteministeriet har noteret sig Forsvarsministeriets bemærkninger og foretaget en række præciseringer i lovforslagets bemærkninger.
Foreningen af registrerede revisorer (FRR)	Ingen bemærkninger	
Handel, Transport og Service (HTS)	HTS understreger vigtigheden af, at kompensationsordningen omfatter alle busvirksomheder og bustyper- herunder også busruter uden tilskud (jernbuskørsel). Kompensationen til den enkelte busvirksomhed skal fuldt ud modsvare merudgiften i form af afgiftsforhøjelsen. Med den fortsatte afgiftsfritagelse for diesel til togdrift peger HTS endvidere på, at der kan opstå et potentielt konkurrenceforvridende element overfor såkaldt fjernbuskørsel, der ikke er omfattet af kompensationsordningen.	Som angivet i lovforslaget vil der sideløbende med lovforslagets fremsættelse og behandling blive indledt forhandlinger med kommuner og regioner om kompensationsordningen. Se kommentaren under høringssvaret fra DKT.
Indenrigs- og Sundhedsministeriet	Indenrigs- og Sundhedsministeriet henviser til den løbende dialog i sagen med Skatteministeriet og har ellers ingen bemærkninger til lovforslaget.	

Kgl. Dansk Aeroklub	<p>Klg. Dansk Aeroklub har anført, at der bør indføres differentierede løsninger på området vedr. ”private pleasure flying” – enten i form af bibeholdelse af afgiftsfritagelser for visse former for flyvning, afgiftspålæggelse på flyvning efter definition i momsloven eller anvendelse af EU’s minimumsafgifter som alternativ.</p> <p>Organisationen har endvidere – i flere omgange – påpeget, at visse former for flyvning og beskæftigelse i luften er nødvendige udfra samfundsmæssige hensyn eller for at opretholde den højest mulige flyvesikkerhed. Disse flyvninger er ikke ubetinget erhvervsmæssige, men er omvendt ej heller at betegne som ikke-erhvervsmæssig privatflyvning, hvorfor de ikke bør afgiftspålægges.</p>	<p>Afgiftstiltagene har baggrund i en meddelelse fra Kommissionen, hvorefter medlemslandenes hidtidige undtagelser fra afgifter på ikke-erhvervsmæssig privatflyvning skal ophøre med udgangen af 2007. Sker der ikke ændring af de danske regler i overensstemmelse med EU-retten, vil man næppe kunne undgå traktatkrænkelssager, ligesom en særskilt kompensation til privatflyvningen må påtænkes at indebære vanskeligheder i forhold til EU’s statsstøtteregele.</p> <p>Se Skatteministeriets kommentar ovenfor under høringssvaret fra AOPA</p>
Kommunernes Landsforening	KL har ingen bemærkninger til selve lovforslaget, men tager forbehold for kompensationens størrelse og forventer at afklaring af dette følger den normale DUT-procedure	Som angivet i lovforslaget vil der sideløbende med lovforslagets fremsættelse og behandling blive indledt forhandlinger med kommuner og regioner om kompensationsordningen.
Movia	Movia bifalder hensigten om at kompensere kommuner og regioner for at undgå højere takster i den kollektive trafik, herunder at kompensationen til regionerne kan tænkes at blive fordelt efter et nøgletal, som tager højde for, at regionernes	Som angivet i lovforslaget vil der sideløbende med lovforslagets fremsættelse og behandling blive indledt forhandlinger med kommuner og regioner om kompensationsordningen.

	<p>udgifter til den kollektive trafik er ujævnt fordelt mellem de danske regioner.</p> <p>Movia gør imidlertid opmærksom på, at den ujævne fordeling i lige så høj grad gælder for kommunerne, hvorfor der for deres vedkommende ved den foreslåede kompensationsordning vil opstå underkompensation i forhold til de merudgifter, der skal bæres.</p> <p>Movia foreslår derfor en model med direkte tilskud til trafikskaberne præcist i forhold til deres merudgifter.</p>	<p>Det er tvivlsomt, hvorvidt en model med direkte tilskud til trafikskaberne vil være i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse om ophør af energibeskatningsdirektivets undtagelser. Hertil kommer, at de administrative byrder ved modellen må antages at være større end den foreslåede løsning.</p>
Oliebranchens Fællesrepræsentation	<p>For så vidt angår ophævelsen af fritagelsen på flybrændstof anføres det i lovforslaget, at det vil være <u>hensigtsmæssigt</u>, 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 anmodes der om, at det præciseres, at det ikke kun er hensigtsmæssigt men <u>nødvendigt</u>, at dette drøftes med de berørte brancher.</p>	<p>Skatteministeriet har i samråd med SKAT taget bemærkningerne fra Oliebranchens Fællesrepræsentation til efterretning og ændret lovforslaget i overensstemmelse hermed.</p>
OSS Olie- og gasbrænder	Ingen bemærkninger.	

Service Sammenslutningen		
Ringsted Flyveplads Benzin	Forslaget om at indføre afgiftsstigninger på privatflyvningen vil medføre administrative vanskeligheder, der ikke opvejes af provenuevinsten, øge privatbilismen og ikke medføre nogen besparelse i benzinformbruget.	Kommissionen har afvist at stille forslag om en forlængelse af fritagelsen. Sker der ikke ændring af de danske regler i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse, vil man næppe kunne undgå traktatkrænkelssager.
SKAT	Ingen bemærkninger	
Skatterevisorforeningen	Ingen bemærkninger	
Sydtrafik	<p>Sydtrafik bifalder, at der vil ske en kompensation til kommunerne og regionerne i forbindelse med afgiftsstigninger på den kollektive trafik.</p> <p>Sydtrafik finder imidlertid, at denne kompensation bør rettes direkte til trafikskaberne.</p>	Det er tvivlsomt, hvorvidt en model med direkte tilskud til trafikskaberne vil være i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse om ophør af energibeskatningsdirektivets undtagelser. Hertil kommer, at de administrative byrder ved modellen må antages at være større end den foreslåede løsning.
Aalborg Portland	Aalborg Portland har afgivet et høringssvar, der beskriver forhold vedrørende kuldioxidafgiftloven, som ikke relaterer sig til det fremsendte udkast til lovforslag.	Da Aalborg Portlands høringssvar omhandler forhold, der ikke relaterer sig til det fremsendte udkast til lovforslag, vil det ikke blive inddraget i det videre arbejde med lovforslaget.