

Høringsskema indeholdende høringssvar og kommentarer hertil vedrørende det fremsatte lovforslag nr. L 80 - Forslag til lov om ændring af lov om afgift af elektricitet, lov om kuldioxidafgift af visse energiprodukter, registreringsafgiftsloven, momsloven og forskellige andre love (Ændrede fordelingsregler på kraftvarmeområdet, forøgelse af fradrag for moms på hotelydelser og færdselsskadede køretøjer).

Organisation	Bemærkninger i høringssvar	Kommentar til bemærkninger
Advokatrådet	Ingen bemærkninger	-
affald danmark	<p><i>Kraftvarme:</i> <i>affald danmark</i> kan tilslutte sig høringssvaret fra Dansk Energi.</p> <p>De seneste måneder har der været en intensiv debat om affaldsforbrændingsanlæggenes konkurrenceevne. Senest fra 13. december 2010 – når implementeringsfristen i affaldsdirektivet udløber – er de danske affaldsforbrændingsanlæg i konkurrence med de øvrige forbrændingsanlæg i EU-medlemsstaterne. De nuværende afgifter skaber bekymring i branchen i relation til anlæggenes muligheder for at tilbyde affaldskunderne konkurrencedygtige priser og dermed undgå, at dansk affald transporteres til udenlandske anlæg. En absolut forudsætning for på nuværende tidspunkt at pålægge øgede afgifter på affaldsforbrændingen er derfor, at det sikres, at afgifterne ikke reelt vil skulle betales af affaldskunderne som en effekt af prisloftsreguleringen.</p> <p>Der opfordres derfor til, at det sikres, at prisloftsbekendtgørelsen ophæves eller, at der også ændres i varmforsyningsloven, således at man ved udregningen af prislofterne er forpligtet til at tage højde for afgiftsstigningen.</p>	<p>Se kommentarerne til høringssvaret fra Dansk Energi.</p> <p>Energistyrelsen oplyser, at prislofter for affaldsvarme bliver fastsat på basis af varmeproduktionspriser fra de seneste regnskaber. Det medfører, at prislofterne ikke er baseret på aktuelle priser. Systemet tager nemlig ikke højde for evt. prisstigninger, som er sket siden den seneste regnskabsafslæggelse. Energistyrelsen kan som regeludstedende myndighed imidlertid give dispensation fra prisloftbekendtgørelsen, bl.a. når der er tale om en forudseelig og betydelig prisstigning. Udgangspunktet er derfor ikke, at prisloftbekendtgørelsen skal ophæves. Ved den kommende ændring af prisloftbekendtgørelsen vil der blive set på muligheder for at tillægge aktuelle afgiftsstigninger til prisloftet.</p>
Autobranchens Handels- & Industriforening (AUTIG)	<p><i>Færdselsskadede biler og motorcykler:</i> Beklager generelt at sænkningen af reparationsgrænsen vil føre til tab af arbejdspladser:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- I Region Nordjylland på Danmarks eneste produ-</li> </ul>	<p>Forslaget indgår som en del af aftalen mellem regeringen, Kristendemokraterne og Dansk Folkeparti om finansloven for 2011.</p>

	<p>cent af karrosseridele</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Blandt producenter og grossister af reservedele</li> <li>- Blandt mekanikere, smede og autolakerere ansat på værksteder</li> </ul> <p>Forslaget vil føre et øget antal konkurser.</p> <p>Forslaget vil føre til øget global CO2-udledning grundet nyproduktion af biler på trods af mindre forbedring af CO2 udledningen i Danmark ved køb af nye biler. Øget nyproduktion af biler lægger beslag på vigtige råvarer, som på et tidspunkt opbruges.</p> <p>Forslaget giver forøget skrotning af biler, der kan repareres, og modvirker dermed genbrugstanken.</p> <p>Finder at forslaget vil medføre et omsætningstab for reparationsmarkedet i størrelsesordenen 187,5 – 270 mio. kr.</p> <p>Finder at øget skrotning grundet den lavere reparationsgrænse, giver øget import af brugte biler med stor miljøbelastning og ikke kun nye biler.</p> <p>Finder at det er en forudsætning at nye biler skal erstatte skrottede biler for at forslaget giver provenu.</p> <p>Finder et provenu på 130 mio. kr. i 2011 og 120 mio. kr. i de efterfølgende år stærkt overvurderet på baggrund af det antal trafikskader, der berøres af forslaget.</p> <p>Finder at der i provenuskønnet ikke er taget hensyn til stigning i arbejdsløshed samt tab af moms og punktafgifter tilknyttet de reparationer, der bortfalder ved forsla-</p>	<p>Alle finanspolitiske stramninger vil isoleret set medføre nedgang i omsætning og beskæftigelse. Det er derfor gavnligt, hvis strammingen foretages på de områder, hvor det ud fra en samfundsøkonomisk afvejning er mest hensigtsmæssigt.</p> <p>Et fald i omsætningen hos autoværksteder, som skyldes genopbygningsreglerne, er derfor også en forventet konsekvens af lovændringen.</p> <p>Når det ud fra en samfundsøkonomisk betragtning vælges at stramme på dette område, skyldes det, at der er et samfundsøkonomisk tab ved at bruge arbejdskraft og andre ressourcer på arbejdsopgaver hos autoværkstederne, som udelukkende baserer sig på, at afgiftsregler gør det gunstigt at gennemføre uhensigtsmæssige reparationer.</p> <p>I stedet kunne arbejdskraften udnyttes i brancher eller til arbejdsopgaver, hvor den samfundsøkonomiske værdi af arbejdet er størst.</p> <p>Efter gældende regler tilskynder registreringsafgiften i mange tilfælde til, at der ”fremstilles” en brugt bil eller motorcykel på basis af en trafikskadet brugt bil eller motorcykel, hvor det uden registreringsafgiften bedre kunne betale sig at købe en anden bil, der ikke er skadet.</p> <p>Danmark aftager knap 1 pct. af det samlede nybilsalg i Europa, og en marginal andel af det globale bilsalg. Dertil kommer at det kun er en mindre del af danskernes bilkøb, som vil vedrøre registreringsafgiftsreglerne for færdsels-skadede køretøjer. Det er rigtigt, at der skal produceres nye biler for at dække det ekstra bilsalg, som regelændringerne må medføre i Danmark, men en del af det ekstra bilsalg kan også dækkes ved import af brugte biler.</p> <p>En vurdering af, om der udledes</p>
--	--	--

	<p>get.  Påpeger at en høringsfrist på 3 dage er for kort, og at fristen er blevet yderligere forkortet for AUTIG på grund af manglende modtagelse af høringsmaterialet hos AUTIG.</p>	<p>mere eller mindre CO<sub>2</sub> ved fremstilling af en brugt bil, bør også inddrage det forhold, at den ”nyfremstillede” brugte bil, må antages i gennemsnit kun at have halv så lang tid tilbage i bilparken, før den alligevel erstattes af en anden ny eller brugt bil.</p> <p>Et ønske om udbredelse af genbrug bør ikke omfatte de tilfælde, hvor genbruget medfører et samfundsøkonomisk tab, som ved reparationer, der er dyrere, end det, som det koster at importere en tilsvarende brugt bil.</p> <p>Sammentælling på F&amp;P data viser, at værdien af reparationer af biler, der er skadet for mellem 65 og 75 pct., og som overstiger bagatelgrænsen på 25.000 kr. er ca. 162 mio. kr.</p> <p>Der er i afgiftsreglerne en række miljøbetingede elementer, som også er pålagt importen af brugte biler fra udlandet. De biler, der vil erstatte de skrottede biler, vil derfor ikke i gennemsnit have dårlige miljøegenskaber.</p> <p>Der betales også registreringsafgift af importerede brugte biler.</p> <p>Der er i beregningerne taget højde for lavere afgiftsbetaling fra disse biler.</p> <p>Beregningerne er kvalitetssikret i forhold til oplysninger om antallet af forsikringssager vedr. skader, kontanterstatninger, reparationer m.v.</p> <p>For så vidt angår beskæftigelse og sociale udgifter gælder, at den samlede beskæftigelse på bare lidt længere sigt ikke vil påvirkes. Det er en helt gængs fremgangsmåde, der afspejler, at beskæftigelsen på sigt er bestemt af arbejdsudbuddet og ikke efterspørgslen efter arbejdskraft.</p> <p>Der er i beregningerne regnet med et tilbageløb i form af færre indtægter fra moms og punktafgifter.</p> <p>Høringsfristen er afpasset efter, at lovforslaget er en del af finanslovsaftalen for 2011, der skal</p>
--	--	--

		<p>træde i kraft d. 1/1 2011, samt at minimumsbehandlingstiden i Folketinget er 30 dage.</p> <p>Med hensyn til høringslisten bemærkes, at de nævnte foreninger ved fremsendelse af kontaktinformation og anmodning herom, naturligvis kan blive optaget på Skatteministeriets høringsliste. Det er også muligt at tilmelde sig Skatteministeriets nyhedsbreve på skm.dk.</p>
<p>Autoværkstedernes Branche-forening (CAD)</p>	<p><i>Færdselsskadede biler og motorcykler:</i></p> <p>Finder på baggrund af tal fra Forsikring og Pension, at der i fremtiden vil være 4.700 biler færre biler at udbedre, hvilket vil koste lærepladser og øvrige arbejdspladser i relation til autobranchen. Finder at skatteministeriets vurdering af de erhvervsmæssige konsekvenser med en nedgang i beskæftigelsen på ca. 100 fuldtidsstillinger er forkert, og at nedgangen i stedet vil være på ca. 500 arbejdspladser på værkstederne, samt ca. 1000 arbejdspladser i følgeindustrien.</p> <p>Påpeger modsætningen i at Regeringen har fastsat et tilskud på 70.000 kr. pr. lærling for at fremme optaget, mens de foreslåede ændringer i genopbygningsreglerne vil reducere antallet af lærepladser i autobranchen.</p> <p>Påpeger at en stor del af de 4.700 færdselsskadede biler, der ikke længere vil blive repareret, ikke er skadet i et omfang der tilsiger skrotning. Dette giver anledning til negative miljømæssige konsekvenser.</p> <p>Finder at ministeriets provenuberegning er forkert, da der er regnet på et nybilsalg på 2.400 biler, som erstatning for de trafikskadede, mens det faktiske tal er 500.</p> <p>Finder at der i skatteministeriets provenuberegning ikke er modregnet tabte momsindtægter af skadesreparationer, øgede om-</p>	<p>Beregningerne er kvalitetssikret i forhold til oplysninger om antallet af forsikrings-sager vedr. skader, kontanterstatninger, reparationer m.v.</p> <p>I de 4.700 biler, som CAD angiver, er ved sammenligning med data, som Skatteministeriet har til rådighed, formentlig indregnet de biler, der er skadet for mindre end bagatelgrænsen på 25.000 kr. Fraregnes disse, nås et niveau på 2.400 biler, som lægger til grund for Skatteministeriet centrale provenuskøn.</p> <p>Mht. til tab af lære- og arbejdspladser refereres til kommentar til AUTIG's hørings-svar vedr. tab af arbejdspladser.</p> <p>Der refereres til kommentar til AUTIG's hørings-svar vedr. miljø- og ressourcemæssige konsekvenser af forslaget</p> <p>Der refereres til kommentar til AUTIG's hørings-svar vedr. forudsætningen om at nye biler skal erstatte skrottede biler, for at forslaget giver provenu.</p> <p>Der refereres til AUTIG's hørings-svar vedr. manglende hensyntagen i provenuskønnet til stigning i arbejdsløshed samt tab af moms og punktafgift tilknyttet de reparationer der bortfalder ved forslaget.</p>

	<p>kostninger til dagpenge til afskedigede medarbejdere, øgede omkostninger til de unge der ikke kan få læreplads.</p>	
<p>Brancheforeningen for Biogas</p>	<p><i>Kraftvarme:</i>  Det er særdeles uhensigtsmæssigt at ændringer til så komplicerede retsregler udsendes i høring med kun tre dages høringsfrist. Dette giver ikke mulighed for en grundig vurdering af forslaget, herunder eventuelle afledede effekter. Det følger af forslaget, at det vil medføre en fordel for kraftvarme baseret på vedvarende energi. Dette findes særdeles hensigtsmæssigt, idet det er et skridt i retning af at udfase brugen af fossil energi.  Denne fordel vil imidlertid være meget beskeden og samtidig er det et helt generelt problem, at reglerne er så komplicerede og uigenkuelige, at det er særdeles vanskeligt at indgå aftaler om afsætning af biogas til kraftvarmeværker til erstatning af naturgas.</p>	<p>Høringsfristen er afpasset efter, at lovforslaget er en del af finanslovsaftalen for 2011, der skal træde i kraft d. 1/1 2011, samt at minimumsbehandlingstiden i Folketinget er 30 dage.  Se kommentarerne til høringssvaret fra Det Økologiske Råd.  Det bemærkes derudover, at biogas efter de gældende regler – i modsætning til naturgas - er fritaget for energi- og CO<sub>2</sub>-afgift, når biogassen anvendes til el- og varmfremstilling på stationære motorer.</p>
<p>Danmarks Automobilforhandler Forening (DAF)</p>	<p><i>Færdselsskadede biler og motorcykler:</i>  DAF opfordrer til, at den foreslåede ændring i afgiftsreglerne for færdselsskadede biler og motorcykler udgår af forslaget.  DAF mener ikke, at et øget antal færdselsskadede biler og motorcykler, der ikke kan genopbygges uden registreringsafgift, vil øge salget af nye køretøjer i det omfang, der er forudsat i bemærkningerne til lovforslaget.  Endvidere anfører foreningen, at en nedsættelse af grænsen for totalskade til 55 pct. af bilens værdi, vil mindske omsætningen i værkstederne med ca. 927 mio. kr.</p>	<p>Når det gælder lovforslagets afledte virkninger på omsætning og beskæftigelse i auto- og motorcykelbranchen henvises til bemærkningerne til henvendelsen fra AUTIG.  Det kan tilføjes, at grænsen for, hvornår der skal betales registreringsafgift af personbiler og motorcykler, der er genopbygget efter en færdselsskade sænkes med 10 pct. fra 75 pct. til 65 pct. af handelsprisen. Endvidere forhøjes bagatelgrænsen efter forslaget med 10.000 kr. fra 15.000 til 25.000 kr.</p>
<p>Danmarks Naturfredningsforening (DN)</p>	<p><i>Hotelmoms:</i>  DN finder, at der vil komme en række nye hotelovernatninger, som ikke erstatter overnatninger i nabolandene. Disse nye overnat-</p>	<p>Formålet med lovforslaget er at skabe yderligere vækst og aktiviteter i turistbranchen.  Forslaget skal ses i sammenhæng</p>

	<p>ninger vil belaste miljøet i forhold til, hvis overnatningerne sker i egen bolig.</p> <p>DN mener, der bør indføres et skøn over, hvor mange yderligere overnatninger, det drejer sig om, samt hvor stor den samlede ekstra miljøbelastning herved er.</p>	<p>med finansieringen af finansloven for 2011, der bl.a. medfører lavere energiforbrug som følge af højere afgifter på varme.</p> <p>Skatteministeriet har ikke mulighed for at indføre det ønskede skøn i lovforslaget.</p>
Danmarks Rejsebureau Forening (DRF)	<p><i>Hotelmoms:</i> DRF finder det meget positivt, at momsaflyftningsretten, som led i finanslovsaftalen for 2011, hæves fra 25 til 50 pct. ved erhvervs-mæssige køb af hotel-, kursus- og konferenceydelse.</p> <p>DRF havde gerne set, at der ved finansloven for 2011 blev indført 100 pct. afløftning af momsen, men DRF ser frem til at skridtet til fuld afløftning bliver taget ved næste finanslov.</p>	<p>Formålet med forslaget er netop at skabe yderligere vækst i turisterhvervet og øge virksomhedernes konkurrenceevne i forhold til konkurrencen fra vore nabolande. Forslaget er en del af finanslovsaftalen for 2011 og skal ses i sammenhæng med statens øvrige indtægter og udgifter.</p>
Dansk Arbejdsgiverforening	Ønsker ikke at afgive høringssvar.	-
Dansk BilForhandler Union (DBFU)	<p><i>Færdselsskadede biler og motorcykler:</i> Finder at forventningen om at stramningerne vil have en mærkbar miljømæssig effekt og indbringe et varigt merprovenu på ca. 120 mio. kr. i alt for høj grad er baseret på antagelser og skøn, hvilket ikke er et bæredygtigt grundlag for ændringer i lovgivningen.</p> <p>Finder at ændringen i reparationsgrænsen vil medføre en nedgang i skadesreparationer for 200 mio. kr. i den del af branchen, der direkte eller indirekte beskæftiger sig hermed.</p> <p>Finder at nedgangen i skadesreparationer vil føre til virksomhedslukninger og tab af arbejdspladser i branchen.</p>	<p>Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at der forventes en meget beskedent, og ikke mærkbar, miljømæssig effekt.</p> <p>Provenuberegningerne er kvalitetssikret i forhold til oplysninger om antallet af forsikringssager vedr. skader, kontanterstatninger, reparationer m.v.</p> <p>Profilen for provenueffekten i de enkelte finansår er dog usikker, og afhængig af de antagelser, der er indlagt om købet af biler, som erstatning for de biler der skrottes.</p> <p>Der refereres til kommentar til AUTIG's høringssvar vedr. forventet omsætningstab</p> <p>Der refereres til kommentar til AUTIG's høringssvar vedr. tab af arbejdspladser</p>
Dansk Energi	<p><i>Kraftvarme:</i> De ændrede formler betyder, at varme fra kraftvarmeværker med fossile brændsler og affald af-</p>	<p>Der henvises til kommentarerne til høringssvaret fra Det Økologiske Råd.</p>

	<p>giftsbelægges mere end i dag. Forslaget øger incitamentet til at investere i biomassefyring til varme, men understøttes ikke via nødvendige ændringer af varmesforsyningsloven, så kraftvarme-ejerne og varmeselskaberne kan få mulighed for at indgå aftaler, der sikrer, at begge parter kan udnytte fordelene ved at skifte fra fossile brændsler til biomasse.</p> <p>Ændringer i fordelingstallet som led i (fremtidige) finanslovsaftaler skaber usikkerhed i forhold til fremtidige investeringer.</p> <p>Affaldsvarmeafgiften stiger ekstraordinært med forslaget og kommer til at ramme affaldsværkerne, bl.a. under hensyn til det landsdækkende prisloft. Prislofterne bør derfor ophæves.</p> <p>Justeringen af fordelingstallet vil isoleret føre til mere adskilt el- og varmfremstilling, mindre kraftvarmeproduktion og endelig en større CO<sub>2</sub>-udledning uden for kvotesektoren. Forslaget medfører, at det vil blive vanskeligere at omstille individuelle forsynede varmekunder til fjernvarme baseret på kraftvarme. Der vil derfor være en risiko for, at flere varmebrugere reelt vælger fjernvarme fra til fordel for f.eks. brændeovne.</p>	<p>Forholdet indgår i de samlede overvejelser over tiltag til at fremme brugen af vedvarende energi.</p> <p>Forslaget relaterer sig alene til Finansloven for 2011.</p> <p>Der henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra <i>affald danmark</i>.</p> <p>Se kommentarerne til høringssvaret fra Dansk Fjernvarme og Det Økologiske Råd.</p>
<p>Dansk Erhverv (DE)</p>	<p><i>Kraftvarme:</i></p> <p>Med forslaget justeres reglerne for opgørelse af afgift på varme produceret i samspil med el (kraftvarme), således at afgiften øges, og favoriseringen af varmeproduktion fra kraftvarmeværker reduceres.</p> <p>DE er enig i, at tiltaget bidrager til at reducere energiforbruget og til at opfylde Danmarks internationale forpligtelser i forhold til at øge andelen af vedvarende energi.</p> <p>DE støtter endvidere det finansieringsbidrag, som forslaget indebærer. Dels fordi forslaget i sig</p>	<p>Det er Skatteministeriets opfattelse, at der uanset de foreslåede ændringer fortsat er en afgiftsmæssig fordel ved at producere el og varme på kraftvarmeanlæg, og at der dermed grundlæggende opretholdes en afgiftsmæssig tilskyndelse til at producere varme på kraftvarmeanlæg i stedet for på et separat varmeproduktionsanlæg.</p> <p>Forslaget indgår som en del af aftalen mellem regeringen, Kristendemokraterne og Dansk Folkeparti om finansloven for 2011. I</p>

	<p>selv er fornuftigt, dels fordi provenuet bruges til længe efterspurgte forbedringer som eksempelvis forhøjet momsfradrag på hotelområdet, og dels endelig fordi denne del af lovforslaget, sammen med forslaget om færdselsskadede køretøjer, markerer en begyndende positiv vilje til at revurdere effekten af de nuværende erhvervsstøtteordninger.</p> <p><i>Hotelmoms:</i>  DE ser forøgelsen af fradraget for moms i forbindelse med erhvervsmæssige køb hotelydelser som et første væsentligt skridt mod ligestilling af danske hotellers konkurrenceevne i forhold til konkurrenterne i Nordvesteuropa.</p> <p>DE ser den nuværende fradragsbegrænsning som en væsentlig konkurrencemæssig ulempe, når det gælder tiltrækning af udenlandske og fastholdelse af danske mødeaktiviteter i Danmark.</p> <p>DE ser aftaleteksten i forbindelse med finanslovsaftalen for 2011 som et tilsagn om, at partierne ved en senere lejlighed agter at sikre en fuld ligestilling af mødeindustriens konkurrencemæssige vilkår, ved indførelse af fuld fradrag.</p> <p>DE finder, at der fortsat er en betydelig diskrimination vedr. momsrefusion på restaurationsområdet – en diskrimination, som ikke er blevet mindre af EU's kendelse om kantinemoms, der indebærer fuldt fradrag for bespisning i virksomhedens egne lokaler.</p> <p>DE opfordrer til, at der fremadrettet indledes en intensiveret undersøgelse af den samlede danske afgifts- og refusionsstrukturens indvirkning på emner som konkurrenceevne, grænsehandel m.v.</p>	<p>tillæg til at være et finansieringsinstrument har forslaget den positive effekt, at det øger værkernes tilskyndelse til at anvende vedvarende energi, og på denne måde bidrager til sikring af Danmarks internationale forpligtelser vedr. VE-andel.</p> <p>Som DE selv er inde på, er forslaget en del af finanslovsaftalen for 2011, og forhøjelsen af fradraget for moms på hotelovernatninger skal ses i sammenhæng med finanslovsaftalens samlede provenuvirkninger på statens udgifter og indtægter.</p> <p>Opfordringen er ikke rettet direkte mod høringen af det konkrete lovforslag, men opfordringen vil indgå i Skatteministeriets fremtidige overvejelser om de danske</p>
--	--	--

	<p>DE ønsker at anfægte afsnittet om forslagens beskæftigelsesmæssige konsekvenser. Skatteministeriets præmis om, at der på langt sigt vil være fuld strukturel beskæftigelse i Danmark og at øget beskæftigelse i hotel- og konferencebranchen derfor vil ske på bekostning af beskæftigelsen i andre erhverv, er ikke realistisk og overordentlig akademisk. Antagelsen om fuldkommen faglig og fysisk mobilitet på det danske arbejdsmarked er uden hold i virkeligheden.</p> <p>Specifikt gør DE opmærksom på, at lovforslaget kun lægger op til en ændring af momslovens § 42, stk.2, men at der vil være behov for en konsekvensrettelse af § 42, stk. 3.</p> <p>Endvidere gør DE opmærksom på, at der vil være behov for en skarpere definition af begrebet hotelophold og restaurationsydelse.</p> <p>Endelig påpeger DE de administrative konsekvenser for virksomhederne, når de skal arbejde med forskellige fradragssatser.</p>	<p>afgifters betydning for konkurrenceevnen, grænsehandel m.v.</p> <p>Det er forudsat, at der sker fortrængning. Dvs., at udbuddet af og efterspørgsel efter arbejdskraft på tværs af sektorer - på sigt - tilpasser sig via lønningerne til det strukturelle niveau. En antagelse om, at udbuddet af faglighed i form af kompetencer indenfor hotelbranchen sker gennem fortrængning, skal ses i lyset af, at den typisk anvendte arbejdskraft indenfor hotelbranchen ikke nødvendigvis sætter krav til specifik faglighed. Den overordnede mobilitet af arbejdskraft - som det strukturelle niveau afspejler - afhænger af flere parametre, hvor blandt andet lønniveau og beskæftigelsessikkerhed er centrale. Skatteministeriet finder derfor en antagelse om fortrængning rimelig.</p> <p>Synspunktet kan tiltrædes, og der vil blive fremsat et ændringsforslag, der sidestiller fradragssatsen for moms af hotelovernatning, uanset om overnatningen er omfattet af momslovens § 42, stk. 2 eller stk. 3.</p> <p>Skatteministeriet deler dette synspunkt. Skatteministeriet fremsætter et ændringsforslag, hvoraf det vil fremgå, at forøgelsen af fradragssatsen kun gælder for hotelovernatning.</p> <p>Mange virksomheder er i dag fortrolige med at håndtere både momsfrie og momspligtige varer og ydelser med ingen, delvis eller fuld fradragret herunder også den gældende fradragret på 25 pct. for hotel- og restaurationsydelser. Skatteministeriet vil overveje, om der skulle være behov for udsendelse af særligt vejledningsmate-</p>
--	---	---

	<p><i>Færdselsskadede biler og motorcykler:</i>  DE ser lovforslaget om færdselsskadede køretøjer som et formelt brud på skattestoppet.  DE støtter forslaget, bl.a. fordi det markerer en begyndende positiv vilje til at revurdere effekten af de nuværende erhvervsstøtteordninger.</p>	<p>riale vedrørende den regnskabsmæssige behandling af de forskellige fradragssatser udover, hvad der vil komme til at fremgå af Momsvejledningen.</p>
<p>Dansk Fjernvarme</p>	<p><i>Kraftvarme:</i>  Finder, at høringsfristen er utilfredsstillende.  Beklager generelt ændringen af V- og E-formlerne, idet ændringen fjerner kraftvarmefordelen og gør kraftvarmefordelen mindre økonomisk attraktiv i forhold til individuelle opvarmningsformer, hvilket er i strid med klimakommissionens anbefalinger.</p> <p>Forslaget, der flytter varmeproduktionen fra kraftvarmeanlæg til kedler forringer energieffektiviteten i det danske samfund. Forslaget gør det mindre attraktivt at investere i nye kraftvarmeanlæg.</p> <p>Finder det uacceptabelt, at fjernvarmebrugere, der udnyttet spildproduktionen fra kraftproduktionen skal bidrage til at finansiere finansloven.</p> <p>Forslaget fremmer incitamentet til at overgå til biomassebaserede produktionsformer, men værkerne har af økonomiske og tekniske</p>	<p>Høringsfristen er afpasset efter, at lovforslaget er en del af finanslovsaftalen for 2011, der skal træde i kraft d. 1/1 2011, samt at minimumsbehandlingstiden i Folketinget er 30 dage.</p> <p>Forslaget indgår som en del af aftalen mellem regeringen, Kristendemokraterne og Dansk Folkeparti om finansloven for 2011. I tillæg til at være et finansieringsinstrument har forslaget den positive effekt, at det øger værkernes tilskyndelse til at anvende vedvarende energi, og på denne måde bidrager til sikring af Danmarks internationale forpligtelser vedr. VE-andel, se også kommentaren umiddelbart nedenfor.</p> <p>Det er opfattelsen, at der uanset de foreslåede ændringer fortsat er en afgiftsmæssig fordel ved at producere el og varme på kraftvarmeanlæg, og at der dermed grundlæggende opretholdes en afgiftsmæssig tilskyndelse til at producere varme på kraftvarmeanlæg i stedet for på et separat varmeproduktionsanlæg.</p> <p>Forholdet indgår i de samlede overvejelser over tiltag til at fremme brugen af vedvarende energi.</p>

	<p>årsager ikke mulighed for at etablere de pågældende produktionsformer.</p> <p>Finder, at der er sket en fejl i lovforslagets bestemmelser om elpatronordningen, der henviser til § 7, stk. 7, i lov om kuldioxidafgift af visse energiprodukter.</p> <p>Fejlen medfører risiko for, at elpatronordningen i realiteten nedlægges for kedler i kraftvarmeanlæg via en fejl i satsen i § 7, stk. 7. Finder derfor, at der skal gives afgiftsgodtgørelse for kedler på samme niveau mht. varmevirkningsgrad for både CO<sub>2</sub>-afgiften og for energiafgifterne, og at dette niveau bør fastholdes på det oprindelige niveau for indførelsen af elpatronordningen. Den tidligere begåede regnefejl bør derfor rettes med dette lovforslag, eller alternativt bør ovennævnte sætning med § 7, stk. 7, fjernes fra lovforslaget.</p>	<p>Henvisningen blev indsat ved lov nr. 722 af 25. juni 2010, men er endnu ikke trådt i kraft.</p> <p>Der er ikke tale om en fejl. Der bør aldrig være lavere afgiftsindtægter mv. ved fremstilling af kedelvarme end ved fremstilling af kraftvarme. Det er opnået ved at have samme energiafgift ved brug af kedel og brug af kraftvarme (når 120 pct.-reglen anvendes), og ved at elpatronsatsen for CO<sub>2</sub>-afgiften er sammenfaldende med CO<sub>2</sub>-satsen for kul ved brug af 120 pct.-reglen.</p> <p>CO<sub>2</sub>-elpatronsatsen bliver dermed højere end den normale CO<sub>2</sub>-afgiftsbelastning af gasbaseret kraftvarme. Det er også hensigten, hvorfor det er anført i loven, at man ved valg af elpatronordningen skal bruge elpatronsatserne i energiafgiftslovene og CO<sub>2</sub>-afgiftsloven samtidig. Dermed undgår man, at summen af afgiftsindtægterne til staten og den del af distributionstariffen for naturgas, der overstiger de variable distributionsomkostninger, bliver mindre, når man går fra kraftvarme til kedelvarme.</p>
<p>Dansk Told &amp; Skatteforbund (DTS)</p>	<p><i>Hotelmoms:</i></p> <p>DTS gør opmærksom på, at momslovens § 42, stk. 3, indeholder en særlig fradragsbegrænsning for kursusvirksomheders udgifter til overnatning og bespisning af kursusdeltagerne. Umiddelbart foreslås § 42, stk. 3, ikke ændret. DTS finder, at det momsmæssigt bedre vil kunne betale sig for virksomheder selv at købe overnatning i stedet for en kursuspakke, hvor kursusarrangøren sørger for indkvartering m.v.</p>	<p>Forslaget indeholder ikke nogen sondring mellem kursusvirksomheders indkøb af hotelovernatning i forbindelse med afvikling momspligtige kurser i forhold til andre momspligtige virksomheders indkøb af hotelovernatning, når udgiften afholdes i erhvervsøjemed.</p> <p>Formålet med lovforslaget er bl.a. at øge danske hoteller og konferencecentres konkurrenceevne i forhold til udbydere i vore nabolande ved at forhøje momsfradraget for momspligtige virksomheders indkøb af hotelovernatning. Derfor vil der blive fremsat et</p>

		<p>ændringsforslag, der sidestiller fradrags-satsen for moms af hotelovernatning uanset om overnatningen er omfattet af momslovens § 42, stk. 2 eller stk. 3.</p> <p>Der henvises i øvrigt til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Erhverv for så vidt angår en præcisering af begreberne hotelophold, hotelydelser og overnatning.</p>
Danske Advokater	<p>Lovudkastet giver ikke Danske Advokater anledning til at afgive høringsvar/mærkninger.</p> <p>Finder at fristen for svar er urimelig kort</p>	<p>Høringsfristen er afpasset efter, at lovforslaget er en del af finanslovsaftalen for 2011, der skal træde i kraft d. 1/1 2011, samt at minimumsbehandlingstiden i Folketinget er 30 dage.</p>
Danske Speditører	Ingen bemærkninger	-
De Danske Bilimportører	<p><i>Færdselsskadede biler og motorcykler:</i></p> <p>Finder de foreslåede ændringer positive, og har ikke bemærkninger derudover.</p>	
De Samvirkende Købmænd (DSK)	<p><i>Hotelmoms:</i></p> <p>DSK støtter forslaget og finder, at forslaget formentlig vil medføre mere aktivitet i turistområder, hvilket også vil gavne detailhandlen.</p> <p>DSK anbefaler, at der udarbejdes en analyse af de danske afgifters betydning for handels- og service-sektorens konkurrenceevne særligt i relation til konkurrencen fra nabolandene.</p>	<p>Anbefalingen er ikke rettet direkte mod høringen af det konkrete lovforslag, men anbefalingen vil indgå i Skatteministeriets fremtidige overvejelser om de danske afgifters betydning.</p>
Det Økologiske Råd (DØR)	<p><i>Kraftvarme:</i></p> <p>Selvom det angives, at forslaget fremmer vedvarende energi, vil det også fordyre fjernvarme i forhold til olie og gas, hvilket vil have en negativ miljømæssig effekt. Forslaget reducerer tilskyndelsen til udskiftning af individuelle olie- og gasfyr med fjernvarme. Ønsker man alligevel at gennemføre initiativet, bør det suppleres med incitamenter til at</p>	<p>Forslaget er en del af aftalen om finansloven for 2011.</p> <p>I tillæg til at være et finansieringsinstrument har forslaget den positive effekt, at det øger værkernes tilskyndelse til at anvende vedvarende energi, og på denne måde bidrager til sikring af Danmarks internationale forpligtelser vedr. VE-andel.</p> <p>Forslaget vil – som anført i lov-</p>

	<p>skrotte olie- og gasfyr.</p> <p><i>Hotelmoms:</i>  DØR støtter lempelse af moms på løntunge tjenesteydelser med et lavt forbrug af energi og ressourcer.  DØR finder dog, at dette kun delvist gælder for hoteller, fordi flere hotelovernatninger samtidig øger mængden af flyrejser, samtidig med at mange hoteller har et alt for højt energiforbrug til opvarmning, el m.v.  DØR foretrækker at lempe momsen på indenlandske tjenester som teater, børneforlystelser, reparationsarbejde m.v., som har et lavere ressourcetræk.  Hvis hotelmomsen skal lempes, bør det efter DØR's opfattelse følges af skærpede miljø- og energikrav til hoteller.  Endelig finder DØR, at selv de hoteller, som har Den Grønne Nøgle eller Svanemærket for hoteller, har et højt energiforbrug, idet kravene her er slappe – specielt hvad angår hotelbygningernes energiklasse.</p>	<p>forslaget - i beskedent omfang øge CO<sub>2</sub>-udledningerne udenfor kvotesektoren og reducere tilskyndelsen til udskiftning af individuelle olie- og gasfyr med kraft- og fjernvarme, der hovedsageligt stammer fra kvoteomfattede værker. Det vil isoleret set føre til mere CO<sub>2</sub> udenfor kvotesektoren. Der er imidlertid stor usikkerhed forbundet med vurderingen af omfanget af denne effekt.  Det bemærkes derudover, at hvis en lidt højere afgiftsbelastning overvælttes i prisen på fjernvarme, vil dette i sig selv være et incitament til at varmekunderne sparer på varmekonsumet og dermed i sidste ende resultere i en besparelse af brændselsforbruget og en reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen.</p> <p>Flere af de nævnte indenlandske tjenester modtager allerede i dag offentlig støtte på forskellig vis. Formålet med lovforslaget er at skabe yderligere vækst og aktiviteter i turistbranchen.  Forslaget skal ses i sammenhæng med finansieringen af finansloven for 2011, der bl.a. medfører lavere energiforbrug som følge af højere afgifter på varme.  Miljø- og energikravene til hoteller har Skatteministeriet ligger uden for Skatteministeriets ressort.</p>
--	---	--

	<p><i>Færdselsskadede biler og motorcykler:</i>  DØR savner en konsekvensanalyse. Organisationen påpeger, at der medgår ganske meget CO<sub>2</sub> til at fremstille nye biler, hvilket burde sættes over for den CO<sub>2</sub>-gevinst, der kan være ved at gå fra en ældre til en nyere bil.</p>	<p>En vurdering af, om der udledes mere eller mindre CO<sub>2</sub> ved fremstilling af en brugt bil, på grundlag af en stærkt trafikskadet brugt bil, bør vel også inddrage det forhold, at den "nyfremstillede" brugte bil, må antages i gennemsnit kun at have halv så lang tid tilbage i bilparken før den alligevel skal erstattes af en anden ny eller brugt bil.  Når det gælder øvrige miljøparametre, er nye biler og motorcykler, som hovedregel mere miljøvenlige end ældre biler og motorcykler.</p>
DI	<p><i>Kraftvarme:</i>  Er overordnet positivt indstillet over for finansloven, som indeholder flere konkrete vækstskabende initiativer og styrkelse af virksomhedernes konkurrenceevne.  Finder det betænkeligt, at incitamentet til en central og miljømæssig effektiv samproduktion af el og varme reduceres med forslaget. Dette går imod regeringens anbefalinger om udbredelse af kraftvarme.  Isoleret set på kraftvarmeproduktionen, kan forslaget siges at reducere det endelige energiforbrug, ligesom incitamentet til at benytte vedvarende energi i kraftvarmeproduktionen øges.  For så vidt angår forbrugernes valgmuligheder, vil forslaget gøre varme produceret på et kraftvarmeværk mindre konkurrencedygtigt end lokal produktion i form af et oliefy, hvilket er betænkeligt i forhold til klimakommissionens anbefalinger.  Det følger af lovforslaget, at en betingelse for at kunne få godtgjort energi- og CO<sub>2</sub>-afgift er, at begge typer afgifter skal tilbagesøges.  Dette har givet DI anledning til at</p>	<p>Forslaget indgår som en del af aftalen mellem regeringen, Kristendemokraterne og Dansk Folkeparti om finansloven for 2011. I tillæg til at være et finansieringsinstrument har forslaget den positive effekt, at det øger værkernes tilskyndelse til at anvende vedvarende energi, og på denne måde bidrager til sikring af Danmarks internationale forpligtelser vedr. VE-andel.  Se herudover kommentaren til høringssvaret fra Dansk Fjernvarme.  Uanset de foreslåede ændringer er der fortsat en afgiftsmæssig fordel ved at producere el og varme på kraftvarmeanlæg, og der oprettholdes dermed grundlæggende en afgiftsmæssig tilskyndelse til at producere varme på kraftvarmeanlæg i stedet for på et separat varmeproduktionsanlæg.  Der henvises i øvrigt til kommentarerne til høringssvaret fra Det Økologiske Råd.  For god ordens skyld bemærkes det, at henvisningen til den pågældende lovbestemmelse vedrører den såkaldte elpatronordning. Kvotefattede industrivirksomheder med eget varmeprodukti-</p>

	<p>overveje samspillet mellem CO<sub>2</sub>-afgiften ved varmeproduktion og brugen af CO<sub>2</sub>-kvoter.</p> <p>I forbindelse med de seneste lovændringer har man netop tilstræbt, at der ikke skal pålægges CO<sub>2</sub>-afgift af udledninger, som er omfattet af CO<sub>2</sub>-kvotesystemet, idet dette er et udtryk for dobbeltregulering. Som DI har forstået reguleringen vil en kvoteomfattet kraftvarmeproducent skulle fakturere varmeleverancer med en CO<sub>2</sub>-afgift og samtidig skulle afregne CO<sub>2</sub>-kvoter svarende til det brændsel, der er forbrugt. En sådan dobbeltregulering er DI principielt imod.</p> <p>Som det fremgår, finder DI, at det er usikkert, hvordan kvoteomfattede virksomheder påvirkes af CO<sub>2</sub>-afgiften, hvorfor DI under alle omstændigheder skal bede Skatteministeriet bekræfte, at formuleringerne ikke udelukker kvoteomfattede virksomheder fra at få godtgjort energiafgifter, i det omfang de ikke er pålagt CO<sub>2</sub>-afgifter og dermed ikke er omfattet af § 7 b, stk. 2.</p> <p>Finder, at der også bør ske en sideløbende regulering af virkningsgraden på 125 i CO<sub>2</sub>-kvoteloven.</p> <p>Finder med henvisning til en række bestemmelser i forslaget om elpatronloven, at disse kan skabe problemer for virksomheder omfattet af el-patronordningen.</p> <p><i>Hotelmoms:</i> DI bemærker, at sondringen mel-</p>	<p>onsanlæg herunder kraftvarmeanlæg, der anvender den producerede varme til procesformål, kan opnå afgiftsfrihed for CO<sub>2</sub>-afgiften af varmemeforbruget.</p> <p>Kvoteomfattede virksomheder kan derimod ikke få tilbagebetalt CO<sub>2</sub>-afgift af brændsel, som anvendes til at producere varme, der leveres fra virksomheden, f.eks. varme til fjernvarmenettet.</p> <p>Momsregistrerede virksomheder, der får leveret varme til procesformål fra en kvoteomfattet varmeproducent, er indirekte omfattet af kvotesystemet som følge af, at prisen i relation til kvotereguleringen antages at blive overvæltet i varmeprisen. Endvidere er der som anført ovenfor CO<sub>2</sub>-afgift på brændslerne, der er medgået til varmefremstillingen, og som overvæltet i prisen på varmeleverancen.</p> <p>For at undgå denne dobbeltregulering blev der ved lov nr. 528 af 17. juni 2008, der trådte i kraft den 1. januar 2010, givet adgang til, at momsregistrerede virksomheder kan få fuld afgiftsgodtgørelse for CO<sub>2</sub>-afgiften på fjernvarme, der er produceret af en kvoteomfattet virksomhed, når fjernvarmen anvendes til procesformål.</p> <p>Forslaget er en udmøntning af aftalen om finansloven for 2011 og vedrører ændringer i brændselsfordelingsnøglerne for kraftvarmeproduktion. Det er alene tilsigtet at foretage ændringer i bestemmelserne om elpatronordningen for at opretholde balancen mellem afgiften på kraftvarme og satserne i elpatronordningen.</p> <p>Der henvises derudover til bemærkningerne til høringsvaret fra Dansk Fjernvarme.</p> <p>Synspunktet kan tiltrædes og der-</p>
--	--	---

	<p>lem hotelydelser og restaurationsydelser vil få større betydning end p.t.  DI savner en omtale heraf.  DI opfordrer til, at der snarest orienteres om de praktiske tilretninger, samt at særkrav minimeres mest muligt.</p> <p>DI ønsker, at hvis lovforslaget får betydning for momsangivelse, listeindberetninger eller andet, bliver dette indarbejdet i bemærkningerne eller på anden måde meddelt virksomhederne.</p> <p><i>Færdselsskadede biler og motorcykler:</i>  Finder det hensigtsmæssigt, hvis der oprettes en central registrering af køretøjer, der er genopbyggede efter færdselsskade.</p> <p>Efterlyser en afklaring af genopbygningsgrænserne for køretøjer, der er afgiftsberigtigede med forholdsmæssig registreringsafgift (leasingbiler).</p>	<p>for vil der blive fremsat et ændringsforslag, hvoraf det vil fremgå, at forøgelsen af fradragssatsen kun gælder for hotelovernatning.</p> <p>Skatteministeriet vil overveje, om der skulle være behov for udsendelse af særligt vejledningsmateriale vedrørende den regnskabsmæssige behandling af de forskellige fradragssatser udover, hvad der vil komme til at fremgå af Momsvejledningen.</p> <p>Det skønnes ikke at der er grund til at tro at reglerne vedr. takstortkontrol ikke overholdes, og en central registrering synes derfor ikke nødvendig.  Der er ikke forskel biler, der betaler forholdsmæssig afgift og andre biler, når det gælder regelsættet, for hvornår reparation af en færdselsskadede biler udløser ny afgift.</p>
EC Power	<p><i>Kraftvarme:</i>  Er kritisk overfor følgende passus i lovforslaget:</p> <p><i>“Varme, som produceres sammen med el på kraftvarmeværker, understøttes i afgiftssystemet i forhold til varmeproduktion, der ikke produceres i kombination med el. I afgiftssystemet sker begunstigelsen ved, at kraftvarmefordelen reducerer afgiftsgrundlaget for afgiften på varme fra kraftvarmeproduktion. Udover at være et finansieringselement vil tiltaget bidrage til at reducere det endelige energiforbrug og til opfyldelsen af Danmarks internationale forpligtelser i forhold til at øge andelen af vedvarende energi.”</i></p>	<p>De hidtidige brændselsfordelingsnøgler, henholdsvis 125 pct.-reglen og 65 pct.-reglen, er grundlæggende udtryk for, at der i afgiftsmæssig henseende er tale om en deling af fordelen ved at producere el og varme i samproduktion på kraftvarmeanlæg.  Det er denne deling af fordelen, som der foreslås at ændre lidt på, og som indebærer, at en lidt mindre andel af brændselsforbruget kan henføres til produktion af el, og tilsvarende, at en større andel af brændselsforbruget henføres til produktion af varme, hvoraf der skal betales afgift.  Det er opfattelsen, at der uanset de foreslåede ændringer fortsat er en afgiftsmæssig fordel ved at</p>

	<p>Mener således at kraftvarmefordelen er en fysisk fordel, der muliggør produktion af en større mængde nytteenergi på samme mængde brændsel, medens at det ved separat produktion af el og varme er sådan, at den samme mængde nytteenergi vil kræve en større mængde brændsel.</p> <p>Kraftvarme er allerede udsat for overbelastning. Forslaget vil lægge yderligere et par procent til denne belastning med stigende brændselsforbrug og tilsvarende øget CO<sub>2</sub>-udledning, som er i strid med regeringens klima- og energipolitiske målsætninger.</p>	<p>producere el og varme på kraftvarmeanlæg, og at der dermed grundlæggende opretholdes en afgiftsmæssig tilskyndelse til at producere varme på kraftvarmeanlæg i stedet for på et separat varmeproduktionsanlæg.</p> <p>Der henvises derudover til kommentarerne til høringssvaret fra Det Økologiske Råd.</p>
FDM	<p><i>Færdselsskadede biler og motorcykler:</i></p> <p>Hilser de foreslåede ændringer velkommen, idet det øger beskyttelsen af forbrugers brugtvognsværdi.</p> <p>Finder det positivt at hæve bagatelgrænsen, for hvornår reparationen udløser ny registreringsafgift fra 15.000 kr. til 25.000 kr., men ser dog gerne at grænsen øges yderligere.</p> <p>Finder det uhensigtsmæssigt, hvis 25-35 år gamle biler, som er på vej til at opnå veteranbilstatus, men som har en lav handelsværdi, bliver kasseret ved selv små skader, når reparationsudgifterne ikke må overstige 65 pct.</p> <p>For at undgå dette foreslår FDM at der indføres en undtagelse i registreringsafgiftslovens § 7 og § 7, stk. 5, således, at hvis bilens skade først udbedres efter den er blevet 35 år, og dermed falder ind under registreringsafgiftslovens § 10, stk. 4, altid kan genopbygges uden der svares afgift på ny.</p> <p>FDM skønner at den foreslåede undtagelse ikke har nævneværdig provenueffekt.</p>	<p>Forøgelsen af bagatelgrænsen foretages for at sikre at en stramning af reglerne ikke giver anledning til samfundsøkonomiske tab ved skader på de billige, brændstoføkonomiske biler med lavt afgiftsindhold.</p> <p>Forhøjelsen af bagatelgrænsen kan også ses i lyset af, at prisen på reparationer er steget de seneste 10 år, mens bagatelgrænsen har været uændret.</p> <p>Jo højere bagatelgrænsen sættes, des større risiko vil der være for, at reparationer af køretøjer med højt afgiftsindhold ikke skal betale afgift på ny, selvom reparationen overstiger 65 pct. af handelsværdien, hvilket giver flere samfundsøkonomisk urentable reparationer.</p> <p>Der refereres til kommentar til Motorhistorisk Samråds høringssvar vedr. biler veteranstatus.</p>
Foreningen Registrerede Revisorer (FFR)	<i>Hotelmoms:</i>	

	<p>FRR ser positivt på, at der lægges op til en forhøjelse af fradragprocenten vedr. hotelmoms.</p> <p>FRR har ingen bemærkninger til lovforslagets øvrige indhold.</p> <p>FRR finder ikke, at den korte høringsfrist på 3 dage er en rimelig høringsfrist.</p>	<p>Høringsfristen er afpasset efter, at lovforslaget er en del af finanslovsaftalen for 2011, der skal træde i kraft d. 1/1 2011, samt at minimumsbehandlingstiden i Folketinget er 30 dage.</p>
Forsikring & Pension	<p><i>Færdselsskadede biler og motorcykler:</i></p> <p>Påpeger at høringsfristen er usædvanlig kort.</p> <p>Er ikke uenige i forslagets intentioner om at begrænse omfanget af reparationer, der alene foretages af afgiftsmæssige hensyn.</p> <p>Finder at lovforslaget vil forøge forsikringssekskabernes årlige erstatningsudgifter med mere end 100 mio. kr., hvilket det ikke har været muligt for forsikringssekskaberne at tage højde for.</p> <p>Det foreslås, at forsikringssekskaberne sikres hjemmel til at regulere forsikringspræmierne som følge af lovændringen uden brug af de normale varslingsregler.</p> <p>Forslår at reglerne skal gælde for biler, der skades d. 1. januar 2011 eller senere.</p> <p>Finder at der fra lovforslagets fremsættelse/vedtagelse er ualmindelig kort tid til at udforme vejledninger til forsikringssekskabernes taksatorer.</p>	<p>Høringsfristen er afpasset efter, at lovforslaget er en del af finanslovsaftalen for 2011, der skal træde i kraft d. 1/1 2011, samt at minimumsbehandlingstiden i Folketinget er 30 dage.</p> <p>Når det gælder anmodningen om lovhjemmel til, at forsikringssekskaberne kan forhøje præmierne med de af loven følgende mererstatninger, bemærkes, at det vil være uheldigt, hvis der gennem afgiftslovgivningen sker en sådan statslig indblanding i privatretlige forhold. I den forbindelse bemærkes, at virkningen af lovforslaget skal ses i sammenhæng med et samlet niveau for erstatninger på godt 1,5 mia. kr.</p> <p>Af lovforslagets § 9 fremgår det, at lovforslagets § 7 vedr. ændringerne i registreringsafgiftsloven træder i kraft d. 1. januar 2011, og har virkning for køretøjer, der færdselsskades d. 1. januar 2011 eller senere.</p>
HORESTA (HO)	<p><i>Hotelmoms:</i></p> <p>HO hilser den forøgede mulighed for at fratække moms ved køb af hotelydelser for særdeles velkomment.</p> <p>HO finder, at der er tale om et skridt i den rigtige retning, men HO vil fortsat kæmpe for, at der gennemføres en fuldstændig ligestilling af hotel- og restaurationsydelser med alle andre ydelser.</p> <p>HO gør opmærksom på, at det</p>	

	<p>rent teknisk kan give anledning til forvirring, at udtrykket ”hotelydelser” anvendes, når der specifik tænkes på hotelovernatninger. Hotelydelser består af andet og mere end blot overnatningsydelsen.</p> <p>HO bemærker, at langt, langt de fleste lande, og i alt fald alle vore nærmeste konkurrenter i Nordeuropa giver fuldt fradrag for moms ved køb af hotel- og restaurationsydelser.</p> <p>HO anfægter, at Danmark indenfor den nærmeste fremtid ikke vil opnå fuld strukturel beskæftigelse igen, og alene af den grund er bemærkningerne vedr. beskæftigelse overflødige. Endvidere anfægtes en antagelse om fortrængning, fordi det bygger på en ikke dokumenteret antagelse. Tendensen ifølge HO er i øjeblikket, at Danmark mister industriarbejdspladser, som næppe kommer tilbage. Dette kan dog modvirkes gennem skabelse af flere arbejdspladser indenfor hotelbranchen. HO understreger, at de arbejdspladser erhvervet tilbyder, gælder for hele året. HO gør opmærksom på særordningen for kursusvirksomheder til at kunne fradrage 25 pct. af indkøb til overnatning og bospisning af kursusedtagere ved momspligtige kurser og at særreglen bør konsekvensændres.</p>	<p>Synspunktet kan tiltrædes og der vil derfor blive fremsat ændringsforslag, hvoraf det vil fremgå, at forøgelsen af fradragssatsen kun gælder for hotelovernatning.</p> <p>Som HO selv er inde på, er forslaget en del af finanslovsaftalen for 2011, og forhøjelsen af fradraget for moms på hotelovernatning skal derfor ses i sammenhæng med finanslovsaftalens samlede provenuvirkninger på statens udgifter og indtægter. Dette sammenholdt med at formålet er at forbedre turisterhvervets konkurrenceevne inden for de givne økonomiske rammer.</p> <p>Det er i beregninger forudsat, at der sker fortrængning. Dvs., at udbuddet af og efterspørgsel efter arbejdskraft på tværs af sektorer - på sigt - tilpasser sig via lønningerne til det strukturelle niveau. Dette gælder naturligvis også selvom Danmark i øjeblikket ikke har fuld beskæftigelse. De antagelser som ligger til grund, skal ses i lyset af økonomisk teori og gjorte erfaringer, som tilsiger, at løn og tilpasning heraf er afgørende i forhold til at flytte arbejdskraft på tværs af sektorer, såvel som at fastholde danske arbejdspladser. Skatteministeriet er på baggrund af gjorte erfaringer af den opfattelse, at beskæftigelse indenfor hotelbranchen kan være sæsonbetonet, hvilket ikke betyder, at den nødvendigvis er. Der vil blive fremsat et ændringsforslag, der sidestiller fradragssatsen for moms af hotelovernatning, uanset om overnatningen er omfattet af momslovens § 42, stk. 2 eller stk. 3.</p>
--	--	---

<p>Håndværksrådet (HVR)</p>	<p><i>Færdselsskadede biler og motorcykler:</i>  HVR beklager den korte høringsfrist og det forhold, at flere af HVRs medlemsvirksomheder ikke er med på Skatteministeriets høringsliste.  HVR finder forslaget om en sænket reparationsgrænse uforståeligt ud fra en økonomisk synsvinkel og uhensigtsmæssigt ud fra en arbejdspladsbevarende synsvinkel.  HVR skønner, at den sænkede reparationsgrænse betyde, at omtrent 4.750 ekstra biler vil blive skrottet, at autoværkstederne vil miste omsætning for i omegnen af 250 mio. kr. og at 500 svende vil miste deres job.  HVR er endvidere at den opfattelse, at de biler og motorcykler, der ikke længere vil kunne genopbygges uden betaling af registreringsafgift vil blive erstattet af brugte indførte biler, med dårligere miljøegenskaber end de trafikskadede biler.  Endvidere har HVR nogle betragtninger om, at udskiftning af ældre mindre energieffektive biler med nye energieffektive biler vil medføre større CO<sub>2</sub>-udledning.</p>	<p>Når det gælder høringsfristen er denne afpasset efter, at lovforslaget er en del af finanslovsaftalen for 2011, der skal træde i kraft d. 1/1 2011, samt at minimumsbehandlingstiden i Folketinget er 30 dage.  Med hensyn til høringslisten bemærkes, at de nævnte foreninger ved fremsendelse af kontaktinformation og anmodning herom, naturligvis kan blive optaget på Skatteministeriets høringsliste. Det er også muligt at tilmelde sig Skatteministeriets nyhedsbreve på skm.dk.  Når det gælder lovforslagets afledte virkninger på omsætning og beskæftigelse i auto- og motorcykelbranchen henvises til kommentaren til henvendelsen fra AUTIG.  Med hensyn til de brugte indførte biler, der i et vist omfang vil komme til at erstatte de trafikskadede biler bemærkes, at beskattningen af brugte biler både ved anskaffelsen og ved den senere brug tilskynder til indførsel af biler med gode miljøegenskaber. Har bilen en lav udledning af CO<sub>2</sub> er der besparelser på både registreringsafgift og ejerafgift. Har biler også partikelfilter bliver besparelsen på ejerafgiften højere.</p> <p>Når det gælder lovforslagets indvirkning på CO<sub>2</sub>-udledningen henvises til kommentaren til Det Økologiske Råd.</p>
<p>Københavns Energi A/S</p>	<p><i>Kraftvarme:</i>  Forslaget stiller fortsat kraftvarme og spidslastanlæg lige afgiftsmæssigt i fjernvarmesystemer. De centrale kraftvarmeværker fik pr. 1. januar 2010 en kraftig stigning i afgiftsbetalingen ved at indføre 125 pct.-reglen for alle centrale</p>	<p>Skatteministeriet har modtaget to stort set enslydende hørings svar fra Københavns Energi.  Den nævnte afgiftsstigning kan henføres til ligestillingen af afgiftsreglerne for centrale og decentrale kraftvarmeværker pr. 1.</p>

	<p>kraftvarmeværker. Ved at ændre reglen til en 120 pct.-regel stiger afgifts-betalingen igen og gør kraftvarmebaseret fjernvarme lidt mindre konkurrencedygtigt i forhold til individuel opvarmning med olie og naturgas. Hvis man fortsat ønsker at belønne energieffektivitet i energisystemet, og udvidelse af fjernvarmen som et middel til energieffektivitet og CO<sub>2</sub>-reduktion, så bør kraftvarmen fremover også belønnes afgiftsmæssigt på en måde, som modsvarer denne effektivitet.</p> <p>En øget afgiftsbetaling på elpatroner og varmepumper i fjernvarmesystemer kan være et skridt i den forkerte retning, hvis man ønsker at fremme disse teknologier, da de øger mulighederne for integration af mere vindkraft via fjernvarmesystemerne.</p>	<p>januar 2010, som berørte nogle af de centrale kraftvarmeværker i Københavns-området. Grundlæggende var der tale om at fremrykke en afgiftsstigning på varme, som ville være indtrådt på et senere tidspunkt.</p> <p>Afgiftsbelastningen på kraftvarme produceret på basis af afgiftspligtige brændsler på centrale kraftvarmeværker kom herefter på samme afgiftsniveau i hele landet. Der henvises i øvrigt til kommentarerne til høringssvaret fra Dansk Fjernvarme.</p> <p>For at opretholde balancen mellem afgiften på kraftvarme og satserne i el-patronordningen indeholder forslaget en forhøjelse af satserne i el-patronordningen på tilsvarende vis som virkningen af de foreslåede nye brændselsfordelingsnøgler har i form af en højere afgift på varme fra kraftvarmeværker.</p> <p>Det bemærkes derudover, at Skatteministeriet den 30. juni 2010 offentliggjorde en redegørelse om muligheder for og virkninger af ændrede afgifter på elektricitet med særlig henblik på bedre integration af vedvarende energi (dynamiske afgifter). Det blev i samme forbindelse tilkendegivet, at der ses på en nedsættelse af afgiften på elvarme, herunder varmepumper.</p>
<p>Motorcykel-Forhandler Foreningen (MFF)</p>	<p><i>Færdselsskadede biler og motorcykler:</i></p> <p>MFF opfordrer til, at den foreslåede ændring i afgiftsreglerne for færdselsskadede biler og motorcykler udgår af forslaget.</p> <p>MFF mener ikke, at et øget antal færdselsskadede biler og motorcykler, der ikke kan genopbygges uden registreringsafgift vil øge salget af nye køretøjer i det omfang, der er forudsat i bemærkningerne til lovforslaget.</p> <p>Endvidere anfører foreningen, at</p>	<p>Forslaget om ændring af reglerne for færdselsskadede biler og motorcykler er en del af den samlede finanslovsaftale for 2010.</p> <p>Når det gælder lovforslagets forudsætninger om omfanget og karakteren af genanskaffede køretøjer henvises til bemærkningerne til henvendelsen fra Motorcykel Importør Foreningen og Danmarks Automobilforhandler Forening.</p>

	lovforslaget vil medføre et tab af omsætning for auto- og motorcykelbranchen på ca. 927 mio. kr.	Når det gælder lovforslagets afledte virkninger på omsætning og beskæftigelse i auto- og motorcykelbranchen henvises til bemærkningerne til henvendelsen fra AUTIG.
Motorcykel Importør Foreningen (MIF)	<p><i>Færdselsskadede biler og motorcykler:</i> MIF anfører,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- at forslaget ikke giver øget provenu til statskassen fordi erstatningsbeløbet vil blive brugt til at købe en anden brugt motorcykel,</li> <li>- at der importeres flere brugte motorcykler end der sælges nye,</li> <li>- at brugte motorcykler forurener meget mere end nye motorcykler,</li> <li>- at de trafikskadede motorcykler gennemgående har så lav værdi, at selv små skader kan medføre registreringsafgift.</li> <li>- at de afledte virkninger på forsikringspræmierne vil begrænse salg, provenu, moms og skat.</li> <li>- at timingen er dårlig i forhold til beskæftigelsen i branchen.</li> </ul>	<p>Med hensyn til spørgsmålet om lovforslagets indvirkning på statskassens indtægter fra registreringsafgiften er det lagt til grund, at biler og motorcykler, der ikke kan genopbygges uden registreringsafgift, vil blive erstattet af en anden ny eller brugt bil eller motorcykel, hvor der er betalt registreringsafgift. Indtægten for statskassen fremkommer ved, at behovet for biler og motorcykler herefter skal dækkes af øget import af såvel nye som brugte køretøjer.</p> <p>Som MIF nævner, har motorcykler gennemgående en lavere værdi end biler. Den gennemsnitlige andel af registreringsafgift ligger imidlertid på samme niveau, som for personbiler, og grænsen for hvornår de skal betale registreringsafgift efter en genopbygning bør derfor også ligge på samme niveau.</p> <p>For både biler og motorcykler gælder den samme bagatelgrænse. Bagatelgrænsen forhøjes efter forslaget med 10.000 kr. fra 15.000 til 25.000 kr.</p> <p>Når det gælder lovforslagets afledte virkninger på omsætning og beskæftigelse i auto- og motorcykelbranchen henvises til bemærkningerne til henvendelsen fra AUTIG.</p>
Motorhistorisk Samråd	<p><i>Færdselsskadede biler og motorcykler:</i> Motorhistorisk Samråd ønsker sikkerhed for, at den gældende regel om, at køretøjer, der er mere end 35 år gamle og som fremtræder som ved første registrering er undtaget fra reglerne om færdselsskadede køretøjer.</p>	<p>Det fremsatte lovforslag går alene ud på at ændre på grænserne for hvornår en bil eller motorcykel er skadet så meget, at en genopbygning udløser registreringsafgift. De foreslåede regler ændrer ikke på hvilke køretøjskategorier, der er omfattet. Som følge heraf vil</p>

		den aktuelle fritagelse for køretøjer, der er mere end 35 år gamle og som fremtræder som ved første registrering fortsætte uændret.
SRF Skattefaglig Forening	Ingen bemærkninger	-
Ældre Sagen	Ingen bemærkninger	-