

Skatteministeriet  
Udkast (6)  
14. november 2005

J. nr. 2005-231-0049

**Forslag**  
**til**  
**Lov om ændring af forskellige afgiftslove og ophævelse af lov om afgift af visse flyrejser<sup>1)</sup>**  
**(Afgiftsændringer som led i udmøntning af finanslovaftalen for 2006)**

**§ 1**

Lov om afgift af visse flyrejser, jf. lovbekendtgørelse nr. 566 af 3. august 1998, ophæves.

**§ 2**

I lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 977 af 2. december 2002, som ændret senest ved § 57 i lov nr. 428 af 6. juni 2005, foretages følgende ændringer:

1. Lovens *titel* affattes således:

**”Lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v.  
(registreringsafgiftsloven)”.**

2. § 3, *stk. 2*, affattes således:

”*Stk. 2*. For nye biler, der er forsynet med de trafiksikkerhedsfremmende udstyrsgenstande, der er nævnt nedenfor, nedsættes afgiften med følgende beløb:

Køretøjskategori:	Udstyrsgenstand		
	Højre sidespejl, som er justerbart ved indvendig betjeningsanordning:	Ekstra, højt monteret stoplygte:	En eller flere selealarmer:
1) Personbiler afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, og § 5 a, stk. 1, nr. 1, og busser	300 kr.	-	100 kr. pr. alarm for indtil 3

<sup>1)</sup> Loven har som udkast været notificeret i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF (informationsproceduredirektivet), som ændret ved direktiv 98/48/EF.

afgiftsberigtiget efter § 5 a, stk. 1, nr. 2			alarmer i kalenderårene 2003-2008.
2) Varebiler afgiftsberigtiget efter § 5	300 kr.	200 kr.	-

3. § 8, stk. 7, affattes således:

”Stk. 7. For nye køretøjer, der er forsynet med blokeringsfri bremses, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 4.165 kr., og for nye biler, der er forsynet med en eller flere sikkerhedspuder, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 1.280 kr. pr pude for indtil 4 puder. For nye personbiler, der er udstyret med elektronisk stabiliseringsprogram (ESP-system), der kan bremse bilens hjul individuelt med henblik på at stabilisere bilen, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 3.500 kr. i 2003, 3.200 kr. i 2004, 2.600 kr. i 2005, 2.000 kr. i 2006, 1.300 kr. i 2007 og 700 kr. i 2008. For nye dieseldrevne person- og varebiler, (dvs. som drives af motorer med kompressionstænding), hvor emissionen af partikler højst udgør de i 4. og 5. pkt. angivne mængder, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 4.000 kr. i årene 2006 til 2009. Personbilers partikelemission må ikke overstige 5 mg pr. kilometer. For kategori N1 varebiler i klasse I, II og III må partikelemissionen ikke overstige hhv. 5 mg pr. kilometer, 8 mg pr. kilometer eller 12 mg pr. kilometer. Emissionen fastslås i overensstemmelse med bilag I til Rådets direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer og senere ændringer heraf. Nedsættelsesbeløb efter 2. og 3. pkt. har virkning for køretøjer, der afgiftsberigtiges i det år, for hvilket beløbet gælder. Nedsættelsesbeløb efter 3. pkt. bortfalder, såfremt de i 4. og 5. pkt. angivne mængder for emission af partikler bliver obligatoriske, dog senest 1. januar 2010.”

### § 3

I lov om afgift af elektricitet, jf. lovbekendtgørelse nr. 689 af 17. september 1998, som ændret ved § 1 i lov nr. 389 af 2. juni 1999, § 3 i lov nr. 963 af 20. december 1999, § 3 i lov nr. 462 af 9. juni og § 18 i lov nr. 428 af 6. juni 2005, foretages følgende ændringer:

1. I § 11, stk. 9, 2. pkt., ændres ”47,5 pct.” til: ”32,5 pct.”

### § 4

I lov om afgift af naturgas og bygas, jf. lovbekendtgørelse nr. 887 af 3. oktober 1996, som ændret ved § 3 i lov nr. 444 af 10. juni 1997, § 4 i lov nr. 435 af 26. juni 1998, § 2 i lov nr. 437 af 26. juni 1998, § 2 i lov nr. 963 af 20. december 1999, § 1 i lov nr. 1289 af 20. december 2000, § 2 i lov nr. 393 af 6. juni 2002, § 2 i lov nr. 462 af 9. juni 2004 og § 28 i lov nr. 428 af 6. juni 2005,

foretages følgende ændringer:

1. I § 10, stk. 9, 3. pkt., ændres ”47,5 pct.” til: ”32,5 pct.”.

2. I § 10, stk. 11, ændres ”47,5 pct.” til: ”32,5 pct.”.

## § 5

I lov om afgift af stenkul, brunkul, koks mv., jf. lovbekendtgørelse nr. 702 af 28. september 1998, som ændret ved § 5 i lov nr. 963 af 20. december 1999, § 2 i lov nr. 393 af 6. juni 2002, § 5 i lov nr. 462 af 9. juni 2004 og § 35 i lov nr. 428 af 6. juni 2005, foretages følgende ændringer:

1. I § 8, stk. 8, 3. pkt., ændres ”47,5 pct.” til: ”32,5 pct.”

## § 6

I lov om energiafgift af mineralolieprodukter mv., jf. lovbekendtgørelse nr. 701 af 28. september 1998, som ændret ved § 4 i lov nr. 963 af 20. december 1999, § 2 i lov nr. 393 af 6. juni 2002, lov nr. 395 af 6. juni 2002, § 4 af lov nr. 462 af 9. juni 2004, § 2 i lov nr. 1391 af 20. december 2004 og § 47 i lov nr. 428 af 6. juni 2005, foretages følgende ændringer:

1. I § 11, stk. 9, 3. pkt., ændres ”47,50 pct.” til: ”32,5 pct.”.

## § 7

I lov om merværdiafgift (momsloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 966 af 14. oktober 2005, foretages følgende ændringer:

1. I § 57, stk. 2, 3. pkt., ændres ”10” til ”17”.

2. § 57, stk. 3, indsættes efter 2. pkt. som nyt pkt.:

”For april kvartal skal virksomhedernes angivelse efter stk. 1 dog foretages senest 1 måned og 17 dage efter afgiftsperiodens udløb.”

## § 8

*Stk. 1.* Lovens §§ 1-2 og 7 træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende, jf. dog stk. 3-7.

*Stk. 2.* Skatteministeren fastsætter tidspunkt for ikrafttræden af §§ 3-6.

*Stk. 3.* Lovens § 1 har virkning fra den 1. januar 2007, og finder anvendelse på afgiftsperioden fra og med den 1. januar 2007.

*Stk. 4.* Lovens § 2, nr. 2, har virkning for person- og varebiler, der registreres 1. gang den 1. januar 2007 eller senere.

*Stk. 5.* Lovens § 2, nr. 3, har virkning for person- og varebiler, der registreres 1. gang den 1. januar 2006 eller senere.

*Stk. 6.* Afgiften i medfør af § 2, stk. 1, i lov om afgift af visse flyrejser udgør 37,50 kr. fra og med den 1. januar 2006. Før den 1. januar 2006 finder de hidtidige regler anvendelse og afgiften udgør dermed 75 kr. Afgiften beregnes på grundlag af antallet af passagerer, der fra og med den 1. januar 2006 afrejser fra en dansk lufthavn, og afgiften svares af luftbefordreren.

*Stk. 7.* Afgiften i medfør af § 2, stk. 2, i lov om afgift af visse flyrejser udgør 18,75 kr. fra og med den 1. januar 2006. Før den 1. januar 2006 finder de hidtidige regler anvendelse og afgiften udgør dermed 37,50 kr. Afgiften beregnes på grundlag af antallet af passagerer, der fra og med den 1. januar 2006 afrejser fra en dansk lufthavn, og afgiften svares af luftbefordreren.

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

#### *1. Indledning*

Forslaget er en del af finanslovaftalen for 2006 mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti) og Dansk Folkeparti.

Lovforslaget indeholder følgende elementer fra finanslovaftalen:

- Aftrapning af passagerafgiften fra 2006-2007, dvs. halvering af afgiften ved afrejse fra og med den 1. januar 2006 og afskaffelse af afgiften pr. 1. januar 2007.
- Nedslag i registreringsafgiftsgrundlaget for nye dieslbiler med lavt partikeludslip i 2006-2009 og ophør af registreringsafgiftsnedsættelsen for bagrudevisker og -vasker fra 2007.
- Nedsættelse af de samlede CO<sub>2</sub>- og energiafgifter på overskudsvarme, der afsættes eksternt, fra 55 pct. til 40 pct. ved hjælp af en sænkelse af satserne i energiafgiftslovene fra 47,5 pct. til 32,5 pct. af vederlaget.
- Udskydelse af store og mellemstore virksomheders momsangivelse i august med syv dage som følge af, at skolernes sommerferie rykkes i 2006.

#### *2. Baggrund*

##### *2.1 Aftrapning af passagerafgiften*

Af finanslovaftalen fremgår følgende:

”Parterne ønsker at understøtte rammevilkårene for de danske lufthavne og styrke grundlaget for flytrafik i Danmark, herunder indenrigsflytrafikken. Parterne er derfor enige om at afskaffe passagerafgiften over to år, således at passagerafgiften halveres til 37½ kr. pr. passager i 2006 og helt bortfalder fra og med 2007. Det vil blandt andet bidrage til at styrke grundlaget for de regionale lufthavne, ligesom det kan føre til etablering af flere lavpriseruter og derigennem give adgang til flere afgang og til flere destinationer. Tiltaget indebærer et umiddelbart provenutab på ca. 273 mio. kr. i 2006, der stiger til ca. 546 mio. kr., når afskaffelsen er fuldt gennemført.”

##### *2.2 Nedslag i afgiftsgrundlag for nye dieslbiler med lavt partikeludslip og ophør af registreringsafgiftsnedsættelse for bagrudeviskere og -vaskere*

Af finanslovaftalen fremgår følgende:

”Det forventes, at alle nye person- og varebiler, der kører på diesel, vil være forsynet med et partikelfilter for at opfylde EU’s emissionskrav fra 2010.

Parterne er enige om, at registreringsafgiften ikke skal gøre det dyrere at være miljøbevidst ved at vælge partikelfilter på dieselbilen. Parterne er derfor enige om, at der gives afgiftsfritagelse for partikelfiltre på 4.000 kr. i perioden 2006-2009. Det svarer til en afgiftslempelse for personbiler på ca. 7.200 kr. og en afgiftslempelse for varebiler på ca. 1.200 kr.

Afgiftsfritagelsen gælder nye biler, der sælges fra 2006. Samtidig er det besluttet at afskaffe rabatten i registreringsafgiften på bagrudeviskere/vasker fra 2007, idet bagrudeviskere er blevet standardudstyr i de fleste biler. Omlægningen medfører samlet set et mindreprovenu på 90 mio. kr. netto i perioden 2006-2009.”

### *2.3 Afgiftsnedsættelse på overskudsvarme*

Af finanslovaftalen fremgår følgende:

”For at sikre øget udnyttelse af industriel overskudsvarme lempes afgiften på overskudsvarme, som afsættes eksternt, fra 55 pct. til 40 pct. af vederlaget. Provenutabet skønnes til 15 mio. kr. årligt.”

### *2.4 Udskydelse af momsfrister*

Af finanslovaftalen fremgår følgende:

”Flytningen af skolernes sommerferie kan medføre et ønske om at rykke sommerferien i den enkelte virksomhed. Det kan vanskeliggøre overholdelse af momsbetalingsfristerne i første del af august. Parterne er enige om, at momskredittiderne i første halvdel af august forlænges med 7 dage, således at fristen for store virksomheders momsafregning for juni udskydes til 17. august, og at fristen for mellemstore virksomheders momsafregning for 2. kvartal udskydes til 17. august. Små virksomheder skal angive og afregne moms vedrørende 1. halvår senest d. 1. september og har således allerede særligt lange momsfrister. De længere momskredittider giver et årligt provenutab på cirka 42 mio. kr.”

## *3. Lovforslagets indhold*

### *3.1 Aftrapning af passagerafgiften*

#### *Indledende bemærkninger*

I aftalen mellem regeringen og Dansk Folkeparti om finansloven for 2005 blev det aftalt, at der skulle iværksættes en analyse af den danske passagerafgifts virkning på konkurrencen mellem lufthavnene i Danmark og i landene omkring os samt virkningen på beskæftigelse og erhvervsudvikling i Danmark.

Der blev således i februar 2005 nedsat en arbejdsgruppe med repræsentanter fra Økonomi- og

Erhvervsministeriet (sekretariat), Finansministeriet, Transport- og Energiministeriet, Miljøministeriet og Skatteministeriet (sekretariat), der fik til opgave at analysere passagerafgiften.

Arbejdsgruppens rapport *Analyse af passagerafgiften, juni 2005* blev offentliggjort den 27. juni 2005.

#### *Gældende ret*

Afgift af visse flyrejser – oftest kaldet passagerafgiften – betales af luftfartsselskabet baseret på antallet af afrejsende passagerer fra en dansk lufthavn, uanset om destinationen er en anden indenrigslufthavn eller en udenlandsk lufthavn. Afgiften svares således pr. afrejsende passager, hvorved der opkræves afgift to gange for en indenrigsreturbillet og én gang for en udenrigsreturbillet.

Afgiften udgør 75 kr. pr. passager, der fra en dansk lufthavn rejser som passager i et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har største tilladte startvægt på over 5.700 kg.

Afgiften er dog halveret for passagerer, der fra en dansk lufthavn rejser som passager i et luftfartøj, der er godkendt til færre end 20 passagersæder, eller som har største tilladte startvægt på under 10.000 kg (let luftfart). Det er dog et krav, at der rejses på en rute, der ikke beflyves af luftfartøjer, som er godkendt til 20 eller flere passagersæder, eller som har største tilladte startvægt på 10.000 kg eller mere (tung luftfart). Taxaflyvning med lette luftfartøjer på ruter, der ikke beflyves af tunge luftfartøjer, er dermed omfattet af den halverede afgiftssats.

Indenrigsflyvning til halveret afgiftssats er for nuværende hovedsageligt ruteflyvning til og fra Thisted Lufthavn, visse helikopterflyvninger til Nordsøen samt visse indenrigs- og udenrigstaxaflyvninger fra flere af de mindre danske lufthavne, hvor flyet/helikopteren er godkendt til mellem 10 og 20 passagerer.

#### *Lovforslagets indhold*

Det foreslås, at passagerafgiften aftrappes over to år: årene 2006-2007. Afgiften foreslås således halveret fra og med 1. januar 2006 og afskaffet fra og med den 1. januar 2007.

Afgiftssatsen for tung luftfart foreslås aftrappet fra den gældende sats på 75 kr. pr. passager, der afrejser fra dansk lufthavn, til 37,50 kr. i 2006 og fuld afskaffelse af afgiften i 2007.

Afgiftssatsen for let luftfart foreslås aftrappet tilsvarende fra den gældende sats på 37,50 kr. pr. passager, der afrejser fra dansk lufthavn, til 18,75 kr. i 2006 og fuld afskaffelse af afgiften i 2007.

Luftfartsselskaberne er afgiftspligtige efter lov om afgift af visse flyrejser. Luftfartsselskaberne vil dermed blive opkrævet den lavere passagerafgift af passagerer, der afrejser fra en dansk lufthavn fra og med den 1. januar 2006.

Der ydes kompensation til Grønlands Landsstyre. Kompensationen er snævert knyttet til

indførelsen af passagerafgiften ved afrejse fra en dansk lufthavn. I forbindelse med nedsættelsen af passagerafgiften pr. 1. januar 2006 vil kompensationen til Grønlands Landsstyre blive halveret. Ved ophævelse af lov om afgift af visse flyrejser pr. 1. januar 2007 falder kompensationen væk.

### *3.2 Nedslag i afgiftsgrundlag for nye dieslbiler med lavt partikeludslip og ophør af registreringsafgiftsnedsættelse for bagrudeviskere og -vaskere*

#### *Indledende bemærkninger*

Dieslbiler har den fordel for miljøet, at udslippet af CO<sub>2</sub> pr. kilometer er lavere end fra benzinbiler, til gengæld forurener dieslbiler med partikler. Partikelforurening har en række sundhedsskadelige konsekvenser, f.eks. forøget risiko for hjertekarsygdomme med deraf følgende dødsfald, forøget forekomst af bronkitis og astma samt en kræftfremkaldende effekt.

De negative sundhedsmæssige konsekvenser ved dieslbiler kan reduceres betydeligt, hvis nye dieslbiler forsynes med partikelfilter.

#### *EU-Kommissionen og emissionskrav til partikler fra personbiler og varebiler*

Kommissionen offentliggjorde i januar 2005 et arbejdspapir (SEC(2005)) om fiskale incitamentter til at fremme introduktionen af Euro 5 i køretøjer. Dermed kan medlemslandene give et økonomisk incitament til biler, der opfylder strengere emissionskrav end i direktiv 98/69/EC. I lyset af, at Kommissionen ikke har fremlagt et endeligt forslag til Euro 5 og at flere af medlemslandene har indikeret, at man gerne vil fremme brugen af partikelfiltre, er formålet med arbejdspapiret, at give medlemslandene en grænseværdi, som de økonomiske incitamentter gøres afhængige af.

Kommissionen anbefaler i arbejdspapiret, at medlemslande, der ønsker at introducere fiskale incitamentter, kan anvende en grænse på 5 mg/km for partikeludslip fra dieselpersonbiler og små dieselvarebiler (kategori N1, klasse I, svarende til varebiler med tjenestevægt højst 1.280 kg.). Det svarer til en reduktion på 80 pct. i forhold til den eksisterende grænse på 25 mg/km for samme bilkategorier. Forslaget om afgiftsfritagelsen er ikke betinget af om bilen er udstyret med et partikelfilter, men at bilen overholder grænseværdien for alle partikelstørrelser i overensstemmelse med EU-krav. Med dagens teknologi kan en grænseværdi på 5 mg/km imidlertid kun opnås med partikelfilter.

For større varebiler kategori N1, klasse II og III, foreslås at lempelsen i registreringsafgiften betinges af opfyldelse af emissionsstandarderne fremført i Kommissionens foreløbige forslag til Euro 5 af den 15. juli 2005. Heraf fremgår, at kategori N1 varebiler, klasse II og III, skal opfylde en partikelemission på henholdsvis 8 og 12 mg/km.

Det er et krav fra Kommissionen, at medlemslandene skal typegodkende biler, der opfylder direktiv 98/69/EC, uanset om de opfylder grænseværdierne på 5 mg/km, 8 mg/km og 12 mg/km. Kommissionen forventer endvidere, at den fremtidige Euro 5 bliver obligatorisk i 2010. Det



foreslås derfor, at nedslaget i registreringsafgiften bortfalder, når Euro 5 vedrørende partikler bliver obligatorisk. Kommissionen forbeholder sig dog retten til at ændre på grænseværdien for partikler på 5 mg/km og ikrafttrædelsesdatoen for Euro 5 indtil Euro 5 bliver godkendt af Europa-Parlamentet og af Rådet. Den foreslåede afgiftsnedsættelse foreslås at følge eventuelle ændringer i Euro 5 mht. ikrafttrædelse og emissionsgrænsen for partikler.

#### *Gældende ret for personbiler*

Ifølge registreringsafgiftsloven beregnes registreringsafgiften for nye personbiler som 105 procent af den del af den afgiftspligtige værdi, der er under 62.700 kr. (2005) og 180 pct. af resten. Satserne på 105 procent hhv. 180 procent korrigeres hver måned med en faktor, der afhænger af udviklingen i bilpriserne og i forhold til prisudviklingen generelt.

Grænsen betegnes progressionsgrænsen og reguleres hvert år med tilpasningsprocenten tillagt 2 procentpoint. I 2006 udgør den 64.200 kr.

Den afgiftspligtige værdi er bilens indkøbspris tillagt avancer og moms. I den afgiftspligtige værdi indregnes altid mindst 9 procent i avance.

Der er tillæg og fradrag i den afgiftspligtige værdi.

For personbiler nedsættes afgiften med 300 kr. for højre sidespejl, indvendigt betjent, 300 kr. for bagrudevisker og -vasker og i årene 2003-2008 med 100 kr. pr. selealarm for op til 3 alarmer.

For personbiler nedsættes den afgiftspligtige værdi for nye køretøjer med 4.165 kr. for blokeringsfri bremses, 1.280 kr. pr. sikkerhedspude indtil 4 puder og 2.600 kr. (2005) for elektronisk stabiliseringsprogram (ESP-system).

#### *Gældende ret for små varebiler*

Små varebiler er køretøjer, der utvivlsomt er indrettet til godstransport, og har en tilladt totalvægt på ikke over 2 tons. Endvidere er biler med en tilladt totalvægt på over 2 tons, men ikke over 4 tons, omfattet, såfremt biler af samme fabriksmærke markedsføres med lignende karosseri i personvognsudførelse (stationcarreglen).

For de små varebiler beregnes registreringsafgiften som 0 procent af de første 15.100 kr. (2005) og 95 procent af resten.

Dertil kommer tillæg og fradrag i henholdsvis den afgiftspligtige værdi og den beregnede afgift som følge af trafikikkerhedsfremmende udstyr.

#### *Gældende ret for store varebiler*

Store varebiler er køretøjer, der utvivlsomt er indrettet til godstransport, og har en tilladt totalvægt på over 2 tons men ikke over 4 tons.

Registreringsafgiften udgør 0 pct. af de første 34.100 kr. og 30 pct. af resten. For varebiler over 3

tons kan afgiften højst udgøre 56.800 kr.

Dertil kommer tillæg og fradrag i henholdsvis den afgiftspligtige værdi og den beregnede afgift som følge af trafikikkerhedsfremmende udstyr.

#### *Gældende ret for hyrevogne, sygetransportvogne mv. (§ 6)*

Af hyrevogne og sygetransportvogne, der anvendes til erhvervsmæssig transport af patienter og donorer, betales alene 20 pct. af den del af køretøjets værdi, der ligger over 12.100 kr. Er køretøjerne ikke forsynet med sikkerhedspude, forhøjes den afgiftspligtige værdi med 7.450 kr. Er køretøjerne forsynet med én sikkerhedspude, forhøjes den afgiftspligtige værdi med 3.725 kr.

#### *Lovforslagets indhold*

##### *Nedslag i afgiftsgrundlag for nye dieselmotorer med lavt partikeludslip*

For at styrke incitamentet til, at bilkøberne vælger køretøjer med lavt partikeludslip, før Euro 5 bliver obligatorisk, gives der i årene 2006-2009 et nedslag i registreringsafgiften for nye dieselmotorer, der overholder grænseværdien for partikler i Euro 5-forslaget. Nedslaget gives såfremt køretøjet opfylder emissionsbetingelsen. Emissionen fastslås i overensstemmelse med bilag I til Rådets direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer.

Nedslaget gives til både person- og varebiler og sikrer, at den danske registreringsafgift ikke bremser importen til Danmark af modelvarianter af nye dieselmotorer, der findes i versioner med lavt partikeludslip.

Det er et krav fra EU-Kommissionen (SEC(2005)43), at skatteincitamentet ikke overskrider de økonomiske omkostninger forbundet med at opfylde Euro 5, dvs. prisen på partikelfiltret og installationen i bilen. Der findes imidlertid ikke en standardpris for et fabriksmonteret partikelfilter. Der foreslås en afgiftsfritagelse på 4.000 kr. i årene 2006-2009. Afgiftsfritagelsen skal gælde nye dieselmotorer, der sælges fra 2006.

Fritagelsen svarer til et nedslag i registreringsafgiften på 7.200 kr. for personbiler, 3.800 kr. for 95 pct. varebiler og 1.200 kr. for 30 pct. varebiler. Fradragene gives i årene 2006-2009. Nedsættelsesbeløbene bortfalder, såfremt emissionsmålene gøres obligatoriske, dog senest den 1. januar 2010.

I praksis vil en større andel personbiler kunne opnå fradraget. Det skønnes i dag, at ca. 20 pct. af nyregistrerede personbiler og ingen varebiler har partikelfilter.

Det foreslås, at der kun gives nedslag i registreringsafgiften for nye person- og varebiler ved opfyldelse af normer, der med den i dag kendte teknologi kræver partikelfilter. For nye person- og varebiler med lavt partikelemission gælder det, at bilerne i hele deres levetid skal overholde den emissionsnorm de oprindeligt er godkendt til. Ved periodisk syn måles emissionen ved en

forenklet målemetode, og for at blive godkendt ved synet skal partikelemissionen opfylde en særlig grænseværdi.

#### *Ophør af registreringsafgiftsnedsættelse for bagrudeviskere og -vaskere*

Nedsættelsen af registreringsafgiften for bagrudeviskere og -vaskere afskaffes. Bagrudeviskere er ikke obligatoriske, men typisk standard i biler. Nedsættelsen af registreringsafgiften for bagrudeviskere og -vaskere vurderes ikke at have nogen reel sikkerhedsmæssig effekt, da disse biler fortsat vil være udstyret med bagrudevisker og -vaskere.

Det foreslås fra og med 1. januar 2007 at afskaffe nedsættelsen af registreringsafgiften på 300 kr. for personbiler og busser og på 600 kr. for varebiler med bagrudevisker og -vasker.

#### *3.3 Afgiftsnedsættelse på overskudsvarme*

##### *Indledende bemærkninger*

Bestemmelserne om overskudsvarme omhandler overskudsvarme, der afsættes eksternt.

Den afgiftsmæssige behandling af industriel overskudsvarme, der afsættes til fjernvarmenet, tilsigter en balance mellem to overordnede hensyn.

Det ene hensyn er, at virksomheder skal gives rimelige vilkår for at investere i en miljømæssig og økonomisk fornuftig udnyttelse af overskudsvarme, som kan reducere det samlede energiforbrug og som, hvis den ikke blev udnyttet, ellers ville gå til spilde. Det andet hensyn er behovet for at undgå, at afgiftssystemet giver virksomheder et for stort incitament til "fremstilling" af "overskudsvarme" i ulige konkurrence med den almindelige afgiftsbelagte fjernvarmeproduktion.

Afgifterne på almindelig fjernvarme er udformet som en stykafgift, der ikke påvirkes af ændringer i energipriser og andre produktionsomkostninger. Afgiften på overskudsvarme fra tung proces til eksterne fjernvarmenet er imidlertid udformet således, at virksomhederne kan vælge mellem kombinerede energi- og CO<sub>2</sub>-afgifter med en effektiv belastning på 60 kr. per GJ varme eller 55 pct. af vederlaget for varmeleverancen. I praksis giver anvendelsen af værdiafgiften på 55 pct. af vederlaget næsten altid den laveste afgiftsbetaling. De stigende energipriser gennem de seneste år har derfor medført en øget afgiftsbetaling pr. energienhed ved anvendelse af værdiafgiften på 55 pct. af vederlaget. Dermed er balancen mellem industriel overskudsvarme og traditionel fjernvarme forrykket til ulempe for industriel overskudsvarme, som afsættes eksternt.

Den foreslåede afgiftsnedsættelse vil alt andet lige øge incitamentet til udnyttelse af overskudsvarme, der afsættes. De stigende brændselspriser trækker dog entydigt i retning af lavere energiforbrug.

##### *Gældende ret*

For at beskytte den internationale konkurrenceevne betaler momsregistrerede virksomheder væsentligt mindre i CO<sub>2</sub>- og energiafgift af deres brændselsforbrug til procesformål end

almindelige producenter af fjernvarme.

Uden overskudsvarmeafgiften ville incitamentet for levering af overskudsvarme blive så stort, at der ville blive afholdt for store investeringer til nyttiggørelse af overskudsvarme. Virksomhedernes investeringslyst ville samtidig blive flyttet væk fra anden energieffektivisering, og i flere tilfælde ville der ligefrem være incitament til bevidst fremstilling af overskudsvarme. Miljøforbedringerne som ville følge af en øget overskudsvarmeanvendelse ville dermed kunne blive overgået af de miljømæssige forringelser, der ville følge af det reducerede incitament til energieffektivisering af selve produktionsprocessen.

Virksomheder har et incitament til at udnytte overskudsvarme, såfremt værdien af den samlede energibesparelse, som dermed kan opnås, er større end omkostningerne til drift, afskrivning og forrentning af anlæggene til overskudsvarmeudnyttelsen. Der gives et yderligere afgiftsbetinget incitament til udnyttelse af overskudsvarme. Incitamentet gives ved, at man beskatter overskudsvarme med de almindelige CO<sub>2</sub>- og energiafgiftssatser per GJ, som om varmen var blevet fremstillet i et fyranlæg, der udnytter energien 100 pct. effektivt, mens den typiske udnyttelsesgrad varierer fra ca. 75 pct. til 90 pct. For virksomheders eget forbrug af overskudsvarme (intern overskudsvarme) betales der endvidere ikke afgift af sommerhalvåret. For overskudsvarme fra tung proces, der leveres til fjernvarmenettet (ekstern overskudsvarme), kan virksomhederne vælge mellem enten kombinerede energi- og CO<sub>2</sub>-afgifter med en effektiv belastning på 60 kr. per GJ varme eller 55 pct. af vederlaget for varmeleverancen. I praksis giver anvendelsen af værdiafgiften på 55 pct. af vederlaget næsten altid den laveste afgiftsbetaling.

Vederlaget for ekstern levering af overskudsvarme afhænger således oftest af prisen for almindelig fjernvarme. I de senere år er brændselspriserne og dermed også prisen på almindelig fjernvarme steget betragteligt. Dette har øget det økonomiske incitament for udnyttelse af overskudsvarme. Det har dog samtidig også øget værdien af afgiften på 55 pct. Lægger man hertil, at afgiften af overskudsvarme, som anvendes internt på virksomheden er blevet fritaget for afgift i sommerhalvåret, kan det konstateres, at det afgiftsbetingede incitament til fordel for ekstern levering af overskudsvarme gradvist er blevet reduceret.

Med forslaget til nedjustering af afgiften for afsætning af overskudsvarme eksternt gives der igen nogenlunde samme afgiftsincitament til ekstern levering af overskudsvarme, som der var ved afgiftens indførelse.

#### *Lovforslagets indhold*

Det foreslås at sænke de samlede CO<sub>2</sub>- og energiafgifter på overskudsvarme, der afsættes, fra 55 pct. til 40 pct. Dette sker gennem en sænkelse af satserne i energiafgiftslovene fra 47,5 pct. til 32,5 pct. af vederlaget.

### *3.4 Udskydelse af momsfrister*

#### *Indledende bemærkninger*

Skolernes sommerferie rykkes i 2006 således, at den for de skoler, der vælger at holde 7 ugers sommerferie omfatter ugerne 26-32, hvilket vil sige til og med fredag den 11. august 2006.

De personer, der beskæftiger sig med virksomhedernes momsafregning og som holder fri i sidste del af sommerferien, vil få problemer med at nå at færdiggøre momsangivelsen.

Forslaget har til formål at sikre, at personer, der beskæftiger sig med virksomheders momsafregning, kan holde fri i skolernes sommerferie og efter ferien have mulighed for at udarbejde momsangivelsen.

#### *Gældende ret*

Store og mellemstore virksomheder, det vil sige virksomheder med en omsætning på over en mio. kr. årligt, skal efter gældende momslov angive og afregne momstilsvar for henholdsvis juni måned og april kvartal senest den 10. august, hvilket med den rykkede sommerferie betyder, at angivelsen skal indgives, før skolen er startet igen.

Små virksomheder, hvis årlige omsætning ikke overstiger en mio. kr. om året, skal efter den gældende momslov afregne momsen halvårligt og momsen vedrørende 1. halvår skal afregnes senest den 1. september.

#### *Lovforslagets indhold*

For at give alle rimelig tid til at angive sommerperiodens moms foreslås det, at de store virksomheders frist for angivelse af juni måneds moms flyttes fra den 10. august til den 17. august, og de mellemstore virksomheders frist for angivelse af april kvartals moms ligeledes flyttes fra den 10. august til den 17. august.

Små virksomheder har i forvejen en rimelig lang kredittid, jf. gældende ret ovenfor. Det vurderes derfor, at sommerferieflytningen ikke vil være et problem for disse virksomheder. Reglerne for momsafregning for små virksomheder foreslås derfor ikke ændret.

Ud over at sikre, at alle virksomheder først skal angive junimomsen efter, at skolernes ferie er afsluttet, opnår såvel de store som de mellemstore virksomheder en økonomisk gevinst (likviditetsgevinst) med forslaget gennem den forlængede kredittid for indbetaling af momsen.

## *4. Økonomiske konsekvenser for det offentlige*

### *4.1 Aftrapning af passagerafgiften*

Aftrapningen af passagerafgiften ventes at give staten et umiddelbart provenutab vedrørende 2006

på ca. 273 mio. kr., der stiger til ca. 546 mio. kr. i 2007 ved rejseniveauet som i 2005. Afgiften afskaffes helt fra og med 2007.

Ved aftale mellem den danske regering og Grønlands Landsstyre af den 12. maj 1998 blev det aftalt, at der overføres 2,8 mio. kr. årligt til Grønlands Landsstyre som kompensation for indførelse af passagerafgift ved afrejse fra dansk lufthavn. Kompensationen er snævert knyttet til indførelsen af passagerafgiften. Kompensationen til Grønlands Landsstyre aftrappes således at kompensationen følger den foreslåede trinvis aftrapping af passagerafgiften. Kompensationen til Grønlands Landsstyre nedsættes dermed til 1,4 mio. kr. i 2006 og ophører helt fra og med 2007, hvor afgiften afskaffes.

#### *4.2 Nedslag i afgiftsgrundlag for nye dieselmotorer med lavt partikeludslip og ophør af registreringsafgiftsreduktion for bagrudevister og -vaskere*

De provenumæssige virkninger af et afgiftsreduktion afhænger af en række usikre forhold, bl.a. de faktiske meromkostninger ved filtrene og andelen, der vælger partikelfilter med og uden afgiftsreduktion. Det skønnes med disse forbehold, at forslaget vil reducere statens indtægter fra registreringsafgift fra person- og varebiler med 25-120 mio. kr. årligt.

Afskaffelsen af reduktionen af registreringsafgiften for bagrudevister og -vasker forventes at have en samlet provenueffekt på 70 mio. kr. på helårsbasis.

Nettovirkningen i 2006-2009 skønnes samlet til - 90 mio. kr., hvorefter ordningen afskaffes (svarende til når Euro 5 træder i kraft for partikelemission).

Lovforslaget har følgende provenumæssige konsekvenser:

#### **Merprovenumæssige konsekvenser**

	2006	2007	2008	2009	2006-2009
	Mio. kr.				
Registreringsafgiftsfritagelse for køretøjer med lavt partikeludslip	- 25	- 60	- 95	- 120	- 300
Afskaffelse af fradrag i registreringsafgift for bagrudevister og -vasker	0	70	70	70	210

#### *4.3 Afgiftsreduktion på overskudsvarme*

Hvis den øgede mængde overskudsvarme erstatter fjernvarme baseret på afgiftspålagt naturgas eller kul, vil statens provenu falde. Hvis overskudsvarmen derimod erstatter afgiftsfri biomasse, vil statens provenu stige. Givet at omkring 12 pct. af produktionen af el og varme er baseret på biomasse, kan det med betydelig usikkerhed skønnes, at ændringen vil medføre et nettoprovenutab på ca. 10-15 mio. kr.

#### Provenutab ved lempelse af afgiften af overskudsvarme, mio. kr.

2006	2007	2008	2009	Samlet
10-15	10-15	10-15	10-15	40-60

#### 4.4 Udskydelse af momsfrister

Mellemstore virksomheder angiver ca. 12,6 mia. kr. hvert kvartal i positiv moms, mens de store virksomheder angiver ca. 20,8 mia. kr. månedligt i positiv moms. Forslaget om at rykke angivelsesfristen vil dermed vedrøre momsangivelser på tilsammen 33,4 mia. kr. En forlængelse af angivelsesfristen med 7 dage, fra 10. august til 17. august, vil med en rentesats på 5,5 pct. medføre et provenutab på ca. 36 mio. kr. årligt i form af mindre renteindtægter. Hertil kommer et større tab på debitorer. Det skønnes med nogen usikkerhed at udgøre ca. 6 mio. kr., hvorved forslagets samlede provenumæssige konsekvenser bliver mindre indtægter for staten på ca. 42 mio. kr., jf. tabellen.

#### Provenumæssige konsekvenser af at udskyde momsfrister

	Indkomstår 2006 og varig effekt		
	Mellemstore virksomheder	Store virksomheder	I alt
	Mio. kr.		
Rente	- 14	- 22	- 36
Tab på debitorer	- 2	- 4	- 6
I alt	- 16	- 26	- 42

#### 5. Administrative konsekvenser for det offentlige

En gennemførelse af lovforslaget skønnes at medføre engangsudgifter på ca. 270.000 kr. til systemtilretning og ca. 15.000 kr. til information.

Lovforslaget skønnes ikke at medføre nævneværdige ændringer i driftsudgifterne.

#### 6. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

##### 6.1 Aftrapning af passagerafgiften

Skatter og afgifter medfører som hovedregel forvridningstab, og medfører dermed også en svækkelse af erhvervenes rammevilkår. Med afskaffelsen af passagerafgiften understøttes rammevilkårene for de danske lufthavne og grundlaget for flytrafik i Danmark styrkes, herunder indenrigsflytrafikken.

For erhvervslivet generelt har det økonomisk betydning at have adgang til et godt netværk af internationale flyforbindelser. Afskaffelsen af afgiften kan medvirke til at fastholde Københavns Lufthavn status som hub lufthavn for Skandinavien og for Øresundsregionen.

Afskaffelsen vil også styrke grundlaget for de regionale lufthavne, ligesom det kan føre til etablering af flere lavprisruter og derigennem give adgang til flere afgang, både til eksisterende og til nye destinationer. Især i udkantsområder kan opretholdelsen af flyruter være central både for erhverv og turisme og for at på sigt kunne tiltrække nye arbejdspladser til områderne.

Udover at styrke rammevilkår og trafikforbindelser vil afvikling også indebære en direkte besparelse for dansk erhvervsliv på små 200 mio. kr. årligt vedrørende passagerafgift for danske erhvervsrejsende.

#### *6.2 Nedslag i afgiftsgrundlag for nye dieselmotorer med lavt partikeludslip og ophør af registreringsafgiftsnedsættelse for bagrudeviskere og -vaskere*

Erhvervene vælger i højere grad dieseldrevne køretøjer. Erhvervenes andel af nyregistrerede dieselmotorer skønnes til ca. 40 pct.

Afskaffelsen af sikkerhedsfradraget vil gøre erhvervenes omkostningerne til køretøjer med bagrudeviskere og -vasker dyrere end ellers. Nedsættelsen af den afgiftspligtige værdi for dieselmotorer med lavt partikeludslip vil reducere erhvervenes omkostninger.

Netto skønnes at erhvervenes omkostninger mindsket med ca. 10 mio. kr. i 2006, øget med ca. 4 mio. kr. i 2007, mindsket ca. 10 mio. kr. i 2008 og mindsket med ca. 20 mio. kr. i 2009. Samlet skønnes erhvervene dermed at få en samlet lempelse på ca. 35 mio. kr. i hele perioden (2006-2009).

#### *6.3 Afgiftsnedsættelse på overskudsvarme*

Erhvervene opnår en økonomisk lempelse for afsætning af overskudsvarme svarende til ca. 10-15 mio. kr. skønnet med en betydelig usikkerhed.

#### *6.4 Udskydelse af momsfrister*

Forslaget skønnes at give de store og mellemstore virksomheder en samlet likviditetsgevinst svarende til en samlet renteeffekt på 36 mio. kr. i forhold til gældende regler.

### *7. Administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Lovforslaget vil i forbindelse med høring af forslaget blive sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.



### *7.1 Aftrapning af passagerafgiften*

I forbindelse med udarbejdelse af *Analyse af passagerafgiften*, juni 2005 blev lov om afgift af visse flyrejser målt af Erhvervs- og Selskabsstyrelsen via en AMVAB-måling (Aktivitetsbaseret måling af virksomheders administrative byrder af erhvervsrelateret regulering).

Virksomhedernes totalomkostning på samfundsniveau til administration af passagerafgiften blev i den forbindelse målt til ca. 180.000 kr. årligt. Heraf udgjorde angivelse af antal passagerer og indbetaling af afgiften 75 pct. af informationsforpligtelserne.

Skatteministeriet vurderer på den baggrund, at ophævelsen af lov om afgift af visse flyrejser pr. 1. januar 2007 vil medføre betydelige løbende administrative lettelser for luftfartsselskaberne.

### *7.2 Nedslag i afgiftsgrundlag for nye dieslbiler med lavt partikeludslip og ophør af registreringsafgiftsnedsettelse for bagrudeviskere og -vaskere*

Skatteministeriet vurderer, at fradrag i registreringsafgiften for køretøjer med lavt partikeludslip ikke vil have nævneværdige administrative konsekvenser for erhvervslivet.

### *7.3 Afgiftsnedsettelse på overskudsvarme*

Skatteministeriet vurderer, at der ingen administrative konsekvenser vil være for erhvervslivet.

### *7.4 Udskydelse af momsfrister*

Skatteministeriet vurderer, at forslaget vil medføre en mindre administrativ lettelse for erhvervslivet.

## *8. Miljømæssige konsekvenser*

### *8.1 Aftrapning af passagerafgiften*

Arbejdsgruppen om passagerafgift anførte, at det er plausibelt skøn, at en afskaffelse af passagerafgiften fører til en passagerfremgang i danske lufthavne på 4 pct., hvoraf skønsmæssigt 2 pct. skifter fra andre transportmidler (bil og tog) og således ikke bidrager til en forøgelse af den samlede trafikmængde.

Miljøkonsekvenserne af at afskaffe passagerafgiften afhænger bl.a. af belægningsprocenten på eksisterende flyruter og om der i forbindelse med oprettelse af nye flyruter anvendes nyere og mindre forurenende flytyper. I det omfang der sker et trafikspring for flytrafikken, f.eks. via introduktion af lavprisselskaber på nye ruter, må det i sagens natur forventes, at miljøbelastningen øges.

### *8.2 Nedslag i afgiftsgrundlag for nye dieslbiler med lavt partikeludslip og ophør af registreringsafgiftsnedsettelse for bagrudeviskere og -vaskere*

Fra 1990 til 2002 er udslippet af udstødningspartikler fra vejtrafikken faldet med 30 pct., mens udslippet af partikler fra bilernes bremsere mv. er steget med 43 pct. i samme periode i takt med at kørslen er steget. Emissionerne fra varebiler og tunge køretøjer er faldet markant siden midten af 1990'erne pga. skærpede emissionsnormer fra EU. Andelen af slidrelaterede partikler forventes fortsat at stige fremover i takt med stigende trafikarbejde. De seneste års stigende salg af dieselpersonbiler har dog medført, at det samlede udslip af partikler fra personbiler er øget.

### Partikelemission fra vejtrafik i Danmark 1990-2002

	1990	1995	1999	2002
	Tons			
Personbiler	600	400	400	800
Varebiler	2.500	2.400	1.700	1.675
Lastbiler/busser <sup>1)</sup>	1.700	1.600	1.400	1.330
I alt	4.800	4.400	3.500	3.505

1) I 2002 indgår tohjulede køretøjer (knallerter).

Kilde: Færdselsstyrelsen og "Luftforurening med partikler i Danmark", Miljøprojekt Nr. 1021 2005, Miljøministeriet.

De sundhedsskadelige virkninger af trafikens partikeludslip har samfundsøkonomiske omkostninger. Generelt er omkostningerne ved trafikens partikelforurening dog formindsket betydeligt især som følge af stramme EU-normer. Der kan dog opnås en gevinst såfremt partikeludslippet falder yderligere.

Et partikelfilter formindsker emissionen af partikler med ca. 80 pct.

#### 8.3 Afgiftsnedsettelse på overskudsvarme

I det omfang overskudsvarme erstatter fossile brændsler, vil der være en miljømæssig gevinst ved øget udnyttelse af overskudsvarme. Der vil dog ikke være nogen CO<sub>2</sub>-gevinst, hvis fortrængningen af fossile brændsler sker inden for det kvoteomfattede område. Der vil alene være flere CO<sub>2</sub>-kvoter til rådighed.

Lovforslaget indeholder derudover ingen miljømæssige konsekvenser.

## 9. Regionale konsekvenser

### Aftrapning af passagerafgiften

En indenrigsreturflyrejse belastes dobbelt af den nuværende passagerafgift, da der betales afgift to gange – én gang pr. afrejse – og afgiften udgør dermed 150 kr. pr. returrejse.

Indenrigsflyruter har stor betydning for den samfundsmæssige udvikling i de enkelte regioner, herunder deres mulighed for at deltage i arbejdsdelingen og indkomstdannelsen i Danmark. Transportmulighederne har dermed betydning for beskæftigelse mv. i de enkelte regioner. I udkantområder tillægges regionale flyforbindelser særlig stor betydning for regionernes

udviklingsmuligheder, herunder erhvervsudviklingen i regionen.

De gennemførte nedsættelser af Storebæltstaksterne vil yderligere vanskeliggøre opretholdelse og udvikling af indenrigsruterne.

En afskaffelse af passagerafgiften forventes at forbedre provinslufthavnens mulighed for at fastholde flyruter og tiltrække luftfartsselskaber, herunder lavprisselskaber, der ønsker at oprette nye indenrigsruter, men også internationale ruter.

Gode trafikforbindelser er afgørende for erhvervslivet – ikke mindst for turismen. Nye direkte udenrigsruter vil forbedre udkantsområdernes befolknings adgang til fremmede rejsemål og lette mulighederne for at trække turister til området.

Nedsættelsen af passagerafgiften kan via øget aktivitet i lufthavnen og ved et evt. øget ruteudbud skabe afledte effekter i erhvervslivet, herunder for Øresundsregionen. Afledte effekter omfatter dels den øgede økonomiske aktivitet i lufthavnens opland og dels muligheden for, at antallet af virksomheder, der vælger at etablere sig i Øresundsregionen, øges som følge af forbedrede trafikforbindelser.

Lovforslaget indeholder derudover ingen regionale konsekvenser.

#### *10. Administrative konsekvenser for borgerne*

Lovforslaget indeholder ingen administrative konsekvenser for borgerne.

#### *11. Forholdet til EU-retten*

Loven vil blive notificeret i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF (informationsproceduredirektivet), som ændret ved direktiv 98/48/EF.

##### *11.1 Aftrapning af passagerafgiften*

Lov om afgift af visse flyrejser er ikke omfattet af et EU-harmoniseret område inden for EU-lovgivningen.

Passagerafgiften blev dog i bemærkningerne til lovforslaget om passagerafgiften fra 1997 (L 253, 1996-97 (Passagerafgift på indenrigsfly)), af den daværende regering anset som en erstatning for en brændstofafgift. Ifølge det ene mineraloliedirektiv fra 1992 (Rådets direktiv 92/81/EØF om harmonisering af punktafgiftsstrukturen for mineralolier) skulle flybrændstof fritages for energiafgift.

Med energibeskatningsdirektivet fra 2003 (Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet) er

flybrændstof fortsat omfattet af en obligatorisk fritagelse for energiafgift, såfremt brændstoffet ikke udelukkende anvendes til indenrigsflyvninger.

### *11.2 Nedslag i afgiftsgrundlag for nye dieslbiler med lavt partikeludslip og ophør af registreringsafgiftsnedsættelse for bagrudeviskere og -vaskere*

Lempelsen i registreringsafgiften kræver opfyldelse af EU-Kommissionens foreløbige forslag til Euro 5, fremlagt den 15. juli 2005. Emissionen fastslås i overensstemmelse med bilag I til Rådets direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer og senere ændringer heraf. Lempelsen ophører når Euro 5 for partikler bliver obligatorisk.

### *11.3 Afgiftsnedsættelse på overskudsvarme*

Den foreslåede afgiftslempe for ekstern levering af overskudsvarme skal notificeres for EU-Kommissionen efter EU's statsstøtteregele (Traktatens om den Europæiske Union, art. 87 og 88) og kan først træde i kraft, når Kommissionens godkendelse foreligger. Det foreslås, at skatteministeren kan sætte lovforslaget i kraft, når Kommissionens godkendelse foreligger.

Ændringer i energiafgiftslovene skal meddeles Kommissionen i henhold til energibeskatningsdirektivet (Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet).

### *11.4 Udskydelse af momsfrister*

Forslaget er i overensstemmelse med EU-retten, idet Rådets direktiv 77/388/EØF (6. momsdirektiv), art. 22, stk. 4, litra a, tillader angivelsesfrist på op til to måneder.

## *12. Kommunikationsplan*

Lovforslaget har til formål at gennemføre en aftrapning af passagerafgiften, ændringer af registreringsafgiften, ændring af energiafgiftslove og ændring af momsloven.

Lovforslaget er en del af finanslovsaftalen for 2006 mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti) og Dansk Folkeparti.

Målgrupperne for lovforslaget er alle luftfartsselskaber, der er registreret for passagerafgift, virksomheder, der registreret efter registreringsafgiftsloven eller en eller flere af de fire energiafgiftslove samt momsregistrerede virksomheder.

Lovforslaget er sendt i høring hos relevante parter kort tid forud for fremsættelsen af lovforslaget og blev samtidig gjort offentlig tilgængeligt på Skatteministeriets hjemmeside [www.skm.dk](http://www.skm.dk).

Når lovforslaget er endeligt vedtaget, vil loven være tilgængelig på Skatteministeriets hjemmeside [www.skm.dk](http://www.skm.dk).

SKAT vil efter vedtagelsen af lovforslaget informere om de nye regler på sin hjemmeside [www.skat.dk](http://www.skat.dk).

SKAT vil desuden sende et nyhedsbrev til de virksomheder, der er registreret efter registreringsafgiftsloven eller passagerafgiften, eller virksomheder, som SKAT har kendskab til foretager leverancer af overskudsvarme. Den nye sommerferiemomsfrist vil blive oplyst på momsangivelsen.

De nye regler vil endvidere komme til at fremgå af SKATs Punktafgiftsvejledning henholdsvis Momsvejledning, som findes på SKATs hjemmeside [www.skat.dk](http://www.skat.dk).

## Vurdering af konsekvenser af lovforslag

	Positive konsekvenser	Negative konsekvenser
<p>Økonomiske konsekvenser for det offentlige</p> <p>(Provenumæssige konsekvenser)</p>		<p><i>Aftrapning af passagerafgiften</i></p> <p>Udgiften for staten er et umiddelbart provenutab på ca. 273 mio. kr. vedrørende 2006, der stiger til ca. 546 mio. kr. i 2007 (ved rejseaktiviteten i 2005).</p> <p><i>Nedslag i afgiftsgrundlag for partikelfiltre og ophør af registreringsafgiftsnedsettelse for bagrudevasker og -vasker</i></p> <p>Nettovirkningen i årene 2006-2009 skønnes samlet til - 90 mio. kr., hvorefter ordningen afskaffes.</p> <p><i>Afgiftsnedsettelse på overskudsvarme</i></p> <p>Beskedent provenumæssigt tab på mellem 10 og 15 mio. kr. årligt, alt efter hvor mange overskudsvarme-projekter der vil blive realiseret som følge af lempelsen.</p> <p><i>Udskydelse af momsfrister</i></p> <p>Forslaget skønnes at mindske statens indtægter med ca. 42 mio. kr. årligt.</p>
<p>Administrative konsekvenser for det offentlige</p>		<p>En gennemførelse af lovforslaget skønnes at medføre engangsudgifter på ca. 270.000 kr. til systemtilretning og ca. 15.000 kr. til information.</p> <p>Lovforslaget skønnes ikke at medføre nævneværdige ændringer i driftsudgifterne.</p>
<p>Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet</p>	<p><i>Aftrapning af passagerafgiften</i></p> <p>Forslaget understøtter rammevilkårene for de danske lufthavne og styrker grundlaget for flytrafik i Danmark, herunder indenrigsflytrafikken.</p> <p><i>Nedslag i afgiftsgrundlag for partikelfiltre og ophør af registreringsafgiftsnedsettelse for bagrudevasker og -vasker</i></p> <p>Samlet skønnes erhvervene at få en samlet lempelse på ca. 35 mio. kr. i hele perioden (2006-2009).</p> <p><i>Afgiftsnedsettelse på overskudsvarme</i></p> <p>Erhvervslivet opnår en økonomisk lempelse for afsætning af overskudsvarme.</p> <p><i>Udskydelse af momsfrister</i></p> <p>Forslaget skønnes at give virksomhederne en samlet likviditetsgevinst på ca. 36 mio. kr.</p>	

	årligt.	
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	<p>Lovforslaget vil i forbindelse med høring af forslaget blive sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomheds-paneler.</p> <p><i>Aftrapning af passagerafgiften</i></p> <p>Skatteministeriet vurderer, at ophævelsen af lov om afgift af visse flyrejser pr. 1. januar 2007 vil medføre betydelige løbende administrative lettelser for erhvervslivet.</p> <p><i>Nedslag i afgiftsgrundlag for partikelfiltre og ophør af registreringsafgiftsnedsættelse for bagrudevasker og -vasker</i></p> <p>Nedslaget vurderes ikke at have nævneværdige administrative konsekvenser.</p> <p><i>Afgiftsnedsættelse på overskudsvarme</i></p> <p>Skatteministeriet skønner, at der ingen administrative konsekvenser vil være for erhvervslivet.</p> <p><i>Udskydelse af momsfrister</i></p> <p>Skatteministeriet skønner, at forslaget vil medføre en mindre administrativ lettelse for erhvervslivet.</p>	
Miljømæssige konsekvenser	<p><i>Nedslag i afgiftsgrundlag for partikelfiltre og ophør af registreringsafgiftsnedsættelse for bagrudevasker og -vasker</i></p> <p>Et partikelfilter formindsker emissionen af partikler med ca. 80 pct.</p> <p><i>Afgiftsnedsættelse på overskudsvarme</i></p> <p>I det omfang overskudsvarme erstatter fossile brændsler, vil der være en miljømæssig gevinst ved øget udnyttelse af overskudsvarme. Der vil dog ikke være nogen CO<sub>2</sub>-gevinst, hvis fortrængningen af fossile brændsler sker inden for det kvoteomfattede område. Der vil alene være flere CO<sub>2</sub>-kvoter til rådighed.</p> <p>Lovforslaget indeholder derudover ingen miljømæssige konsekvenser.</p>	<p><i>Aftrapning af passagerafgiften</i></p> <p>Miljøvirkningen af at afskaffe passagerafgiften afhænger bl.a. af belægningsprocenter, flytyper og om der sker et trafikspring for flytrafikken for nye ruter, hvorefter det i sagens natur må forventes, at miljøbelastningen øges.</p>
Regionale konsekvenser	<p><i>Aftrapning af passagerafgiften</i></p> <p>Forslaget vil bidrage til at styrke grundlaget for de regionale lufthavne, ligesom det kan føre til etablering af</p>	

	<p>flere lavprisruter og derigennem give adgang til flere afgange og til flere destinationer.</p> <p>Lovforslaget indeholder derudover ingen regionale konsekvenser.</p>	
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	<p>Loven vil blive notificeret i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF (informationsproceduredirektivet), som ændret ved direktiv 98/48/EF.</p> <p><i>Afgiftsnedsættelse på overskudsvarme</i></p> <p>Ændringer i energiafgiftslovene skal i meddeles EU-Kommissionen i henhold til energibeskatningsdirektivet.</p> <p><i>Udskydelse af momsfrister</i></p> <p>Forslaget er i overensstemmelse med EU-retten (6. momsdirektiv).</p> <p>Forslaget indeholder derudover ingen EU-retlige aspekter.</p>	

Lovforslaget er torsdag den 10. november 2005 sendt i høring med høringsfrist onsdag den 23. november 2005 kl. 12.00 hos følgende:

Advokatrådet, Amdtsrådsforeningen i Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Brancheforeningen for Decentral kraftvarme, Campingrådet, Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, Cimber Air, Copenhagen Capacity, Danish Air Transport, Danmarks Automobilforhandler Forening, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Bil-forhandler Union, Danske Biludlejere, Danske Fjernevarmeværkers Forening, Dansk Energi, Dansk Erhvervsgartnerforening, Danske Sælgere, Dansk Handel og Service, Dansk Industri, Dansk Landbrug, Dansk Transport og Logistik, De Danske Bilimportører, Den Danske Bilbranche, Den Danske Skatteborgerforening, Det Økologiske Råd, Energinet Danmark, FDM, Foreningen Danske Kraftvarmeværker, Foreningen Danske Revisorer, Foreningen for Energi- og Miljø, Foreningen af Registrerede Revisorer, Foreningen af Statsautoriserede Revisorer, Foreningen for Slutbrugere af Energi, Frederiksberg Kommune, Handel, Transport og Serviceerhvervene, Håndværksrådet, International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening, Kommunernes Revision, Københavns Kommune, Københavns Lufthavne, Noah, Landbrugsraadet, Sammenslutningen af danske provinslufthavne (Dansam), SAS Danmark, Skattechefforeningen, Skatterevisorforeningen, Sterling/Maersk Air, SUN-AIR, Wonderful Copenhagen, WWF, Økologisk Landsforening.



## *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

### *Til § 1*

Lov om afgift af visse flyrejser foreslås ophævet.

### *Til § 2*

Til nr. 1

Som led i indførelsen af mere brugervenlig navngivning af love inden for afgiftsområdet foreslås lov om af registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. navngivet ”registreringsafgiftsloven”. Ved fremtidige henvisninger til loven kan der dermed henvises til denne version af lovnævnet.

Til nr. 2

Som led i finansieringen af finansloven for 2006 foreslås det at afskaffe nedsættelsen i registreringsafgiften for bagrudevisker og -vasker for registreringsafgiftspligtige køretøjer. Nedsættelsen for personbiler afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, og § 5 a, stk. 1, nr. 1, udgør 300 kr. Nedsættelsen for busser afgiftsberigtiget efter § 5 a, stk. 1, nr. 2, udgør 300 kr. Nedsættelsen for varebiler afgiftsberigtiget efter § 5 udgør 600 kr.

Til nr. 3

For nye dieseldrevne person- og varebiler, (dvs. som drives af motorer med kompressionstænding), der opfylder den forventede Euro 5 for emission af partikler, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 4.000 kr. i årene 2006 til 2009. Personbilens partikelemission må ikke overstige 5 mg pr. kilometer. For kategori N1 varebiler i klasse I, II og III må partikelemissionen ikke overstige hhv. 5 mg pr. kilometer, 8 mg pr. kilometer eller 12 mg pr. kilometer. Emissionen fastslås i overensstemmelse med bilag I til Rådets direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer og senere ændringer heraf. Nedsættelsesbeløb efter 2. og 3. pkt. har virkning for køretøjer, der afgiftsberigtiges i det år, for hvilket beløbet gælder. Nedsættelsesbeløb efter 3. pkt. bortfalder, såfremt de i 4. og 5. pkt. angivne mængder for emission af partikler bliver obligatoriske, dog senest den 1. januar 2010.

### *Til § 3*

Til nr. 1

Nedsættelsen af den tilbagebetaling af energifgifterne, som momsregistrerede virksomheder er berettiget til i henhold til energifgiftslovenes øvrige regler for overskudsvarme, som afsættes, reduceres fra 47,5 pct. til 32,5 pct. af det samlede vederlag for varmelieferancen.

*Til § 4*

Til nr. 1

Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 3, nr. 1.

Til nr. 2

Der er tale om en konsekvensrettelse som følge af lovforslagets § 4, nr. 1.

*Til § 5*

Til nr. 1

Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 3, nr. 1.

*Til § 6*

Til nr. 1

Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 3, nr. 1.

*Til § 7*

Til nr. 1

Store virksomheder med en årlig omsætning på over 15 mio. kr. har måneden som afgiftsperiode og skal afregne hver periodes moms senest den 25. i måneden efter afregningsperiodens udløb, bortset fra junimomsen, som skal afregnes 1 måned og 10 dage efter periodens udløb, hvilket vil sige den 10. august. Den gældende regel for junimomsen blev indført med virkning fra juni måned 2002, og blev indført for at give de personer, der beskæftiger sig med momsafregning i disse virksomheder, bedre mulighed for at kunne nå at afregne juni måneds moms selv om de holdt ferie i skolernes sommerferie.

Skolernes sommerferie flyttes nu, således at 1. skoledag efter sommerferien 2006 for skoler, hvor man holder 7 ugers ferie, bliver den 14. august 2006. For at de omhandlede personer i virksomhederne stadig kan holde ferie i skoleferien og fortsat nå at færdiggøre momsafregningen for juni måned, forslås fristen for denne måneds momsafregning flyttet til den 17. august.

Til nr. 2

Mellemstore virksomheder med en årlig omsætning på mellem 1 og 15 mio. kr. har kvartalet som afgiftsperiode og skal afregne hver periodes moms senest 1 måned og 10 dage efter afregningsperiodens udløb. Gældende regler betyder således, at momsen for april kvartal skal afregnes senest den 10. august.

Skolernes sommerferie flyttes nu, således at 1. skoledag efter sommerferien 2006 for skoler, hvor man holder 7 ugers ferie, bliver den 14. august 2006.

For at personer beskæftiget med momsafregning i virksomhederne kan holde ferie i skoleferien og fortsat nå at færdiggøre momsafregningen for april kvartal måned, foreslås fristen for dette kvartals momsafregning flyttet til den 17. august.

#### *Til § 8*

Det foreslås, at lovens §§ 1-2 og 7 træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Det foreslås, at lovens § 1 (ophævelse af lov om afgift af visse flyrejser) foreslås at få virkning fra den 1. januar 2007, og finder anvendelse på afgiftsperioden fra og med den 1. januar 2007.

Det foreslås, at lovens § 2, nr. 2 (ophør af registreringsafgiftsnedsættelse for bagrudeviskere og -vaskere), får virkning for køretøjer, der afgiftsberigtiges den 1. januar 2007 eller senere.

Det foreslås, at lovens § 2, nr. 3 (nedslag i afgiftsgrundlaget for nye dieslbiler med lavt partikeludslip), får virkning for personbiler, der afgiftsberigtiges den 1. januar 2006 eller senere.

Lovens §§ 3-6 (afgiftsnedsættelse på overskudsvarme) skal statsstøttenotificeres til Kommissionen. Lovens §§ 3-6 kan derfor først træde i kraft, når statsstøttegodkendelsen er modtaget.

Det foreslås, at skatteministeren bemyndiges til at sætte loven i kraft, når Kommissionens godkendelse foreligger.

Virksomheder overvælter som hovedregel overskudsvarmeafgiften til varmforsyningsselskabet løbende. Tilsvarende overvælter varmforsyningsselskabet afgiften til eventuelle mellemhandlere og slutbrugerne. Det vil være store administrative omkostninger for især virksomheder men også told- og skatteforvaltningen ved en ikrafttrædelse med tilbagevirkende kraft. Det foreslås derfor, at loven tillægges virkning fra ikrafttrædelsen.

I overgangsperioden frem til ophævelsen af loven pr. 1. januar 2007 foreslås følgende aftrapning af passerafgiften, jf. lovforslagets § 1:

Ved afrejse fra dansk lufthavn med et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har største tilladte startvægt på over 5.700 kg (tung luftfart), jf. § 2,

stk. 1, i lov om afgift af visse flyrejser, foreslås afgiften at udgøre:

- 37,50 kr. fra og med den 1. januar 2006.
- 75 kr. før den 1. januar 2006.

Ved afrejse fra dansk lufthavn med et luftfartøj, der er godkendt til færre end 20 passagersæder, eller som har største tilladte startvægt på under 10.000 kg (let luftfart), jf. § 2, stk. 2, i lov om afgift af visse flyrejser, foreslås afgiften af udgøre:

- 18,75 kr. fra og med den 1. januar 2006.
- 37,50 kr. før den 1. januar 2006.

*Bilag*

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende regler</i>	<i>Lovforslag</i>
<p>§ 1. Efter bestemmelserne i denne lov svares en afgift til statskassen af passagerers flyrejser fra dansk lufthavn.</p> <p>§ 2. Afgiften udgør 75 kr. pr. passager, der fra dansk lufthavn rejser som passager i et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har største tilladte startvægt på over 5.700 kg, jf. dog stk. 2.</p> <p>Stk. 2. For passagerer, der fra dansk lufthavn rejser som passager i et luftfartøj, der er godkendt til færre end 20 passagersæder, eller som har største tilladte startvægt på under 10.000 kg, udgør afgiften 37,5 kr. pr. passager. Det er dog et krav, at der rejses på en rute, der ikke beflyves af luftfartøjer, som er godkendt til 20 eller flere passagersæder, eller som har største tilladte startvægt på 10.000 kg eller mere.</p> <p>Stk. 3. Der svares ikke afgift af</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) transit- og transferpassagerer, såfremt rejsen står i direkte forbindelse med anden flyrejse,</li><li>2) luftbefordrerens personale på tjenesterejse og</li><li>3) børn under 2 år.</li></ol> <p>Stk. 4. Der svares ikke afgift af flyrejser, der af registrerede virksomheder leveres til de i toldlovens § 4 omhandlede diplomatiske repræsentationer, internationale institutioner mv. samt de hertil knyttede personer.</p> <p>§ 3. Afgiften svares af luftbefordrerens.</p> <p>§ 4. Den, der efter § 3 skal svare afgift, skal anmelde sin virksomhed til registrering hos told- og skatteforvaltningen. Dette gælder også udenlandske virksomheder. Såfremt virksomheden ikke har filial eller lignende her i landet, skal den registreres ved en person, der er bosiddende her i landet, eller ved en virksomhed, der har forretningssted her i landet.</p> <p>Stk. 2. Til de registrerede virksomheder udstedes et bevis for registreringen.</p> <p>§ 5. De registrerede virksomheder skal føre et regnskab over antal passagerer efter § 2, der kan danne grundlag for opgørelse af afgiften og for kontrollen med afgiftens rigtige betaling.</p>	<p style="text-align: center;"><b>§ 1</b></p> <p>Lov om afgift af visse flyrejser, jf. lovbekendtgørelse nr. 566 af 3. august 1998, ophæves.</p>

*Stk. 2.* De nærmere bestemmelser om regnskabsførelsen fastsættes af told- og skatteforvaltningen.

**§ 6.** Registrerede virksomheder skal for hver afgiftsperiode angive antal passagerer efter § 2 til told- og skatteforvaltningen og indbetale afgiften heraf til told- og skatteforvaltningen. Angivelsen og betalingen sker efter reglerne i §§ 2-8 i lov om opkrævning af skatter og afgifter mv.

**§ 7.** (Ophævet).

**§ 8.** (Ophævet).

**§ 9.** (Ophævet).

**§ 10.** Told- og skatteforvaltningen har, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse adgang til at foretage eftersyn i de virksomheder, der omfattes af loven, og til at efterse virksomhedernes forretningsbøger, øvrige regnskabsmateriale samt korrespondance mv.

*Stk. 2.* Virksomhedernes indehavere og de i virksomhederne beskæftigede personer skal yde told- og skatteforvaltningen fornøden vejledning og hjælp ved foretagelsen af de i stk. 1 omhandlede eftersyn.

*Stk. 3.* Det i stk. 1 nævnte materiale skal på told- og skatteforvaltningens anmodning udleveres eller indsendes til denne.

*Stk. 4.* Den lufthavn, hvorfra afrejsen finder sted, skal på begæring meddele told- og skatteforvaltningen oplysning om passagerantal efter § 2.

*Stk. 5.* Told- og skatteforvaltningen har, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse adgang til at foretage eftersyn af regnskaber mv. hos de i stk. 4 omhandlede lufthavne og de i lufthavnene etablerede handlingselskaber, der foretager registrering af afrejsende passagerer.

*Stk. 6.* I det omfang oplysninger som nævnt i stk. 1 er registreret elektronisk, omfatter forvaltningens adgang til disse oplysninger også en elektronisk adgang hertil.

**§ 11.** Offentlige myndigheder skal efter anmodning meddele told- og skatteforvaltningen enhver oplysning til brug for forvaltningens registrering af virksomhederne og kontrol med afgiftens betaling.

**§ 12.** Med bøde straffes den, der forsætligt eller groft uagtsomt:

- 1) Afgiver urigtige eller vildledende

oplysninger eller fortier oplysninger til brug for afgiftskontrollen.

- 2) Overtræder § 4, stk. 1, § 5, stk. 1, og § 10, stk. 2-4.

*Stk. 2.* I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for den, der forsætligt eller groft uagtsomt overtræder bestemmelser i forskrifterne.

*Stk. 3.* Den, der begår en af de nævnte overtrædelser med forsæt til at unddrage statskassen afgift, straffes med bøde eller fængsel indtil 1 år og 6 måneder, medmindre højere straf er forskyldt efter straffelovens § 289.

*Stk. 4.* Der kan pålægges selskaber mv. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

**§ 13.** Reglerne i §§ 18 og 19 i lov om opkrævning af skatter og afgifter mv. finder tilsvarende anvendelse på sager om overtrædelse af denne lov.

**§ 14.** (Ophævet).

**§ 15.** (Ophævet).

**§ 16.** Reglerne om eftergivelse og henstand i § 15 i lov om opkrævning af skatter og afgifter mv. finder tilsvarende anvendelse på afgift, renter og administrative bøder efter denne lov.

**§ 16a.** (Ophævet).

**§ 17.** For betaling af afgift efter bestemmelserne i denne lov hæfter den personkreds, der er omhandlet i § 10 i lov om opkrævning af skatter og afgifter mv. Er en udenlandsk virksomhed registreret ved en herværende repræsentant efter § 4, stk. 1, 3. pkt., hæfter denne og virksomheden desuden solidarisk for betaling af afgiften.

**§ 18.** Skatteministeren fastsætter de fornødne regler til gennemførelse af loven.

**§ 19.** Loven træder i kraft den 1. september 1991, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Virksomheder, der skal registreres fra lovens ikrafttræden, skal anmelde sig til registrering hos told- og skatteforvaltningen senest ved lovens ikrafttræden.

**§ 20.** Lov om afgift af charterflyvning, jf. lovbekendtgørelse nr. 637 af 20. oktober 1988, ophæves.

**§ 21.** Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

<p><b>Lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v.</b></p> <p><b>§ 3. - - -</b> <i>Stk. 1. - - -</i> <i>Stk. 2.</i> For nye biler, der er forsynet med de nedenfor angivne trafikikkerhedsfremmende udstyrsgenstande, nedsættes afgiften med følgende beløb:</p> <p>Se Tabel 1</p> <p><b>§ 8. - - -</b> <i>Stk. 1. - - -</i> - - - <i>Stk. 7.</i> For nye køretøjer, der er forsynet med blokeringsfri bremses, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 4.165 kr., og for nye biler, der er forsynet med en eller flere sikkerhedspuder, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 1.280 kr. pr. pude for indtil 4 puder. For nye personbiler, der er udstyret med elektronisk stabiliseringsprogram (ESP-system), der kan bremse bilens hjul individuelt med henblik på at stabilisere bilen, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 3.500 kr. i 2003, 3.200 kr. i 2004, 2.600 kr. i 2005, 2.000 kr. i 2006, 1.300 kr. i 2007 og 700 kr. i 2008. Nedsættelsesbeløb efter 2. pkt. har virkning for personbiler, der afgiftsberigtiges i det kalenderår, for hvilket beløbet gælder.</p>	<p style="text-align: center;"><b>§ 2</b></p> <p>I lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 977 af 12. december 2002, som ændret senest ved lov nr. 428 af 6. juni 2005, foretages følgende ændringer:</p> <p><b>1.</b> Lovens titel affattes således:</p> <p style="text-align: center;"><b>”Lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (registreringsafgiftsloven)”.</b></p> <p><b>2.</b> § 3, stk. 2, affattes således:</p> <p style="text-align: center;">”Stk. 2. For nye biler, der er forsynet med de trafikikkerhedsfremmende udstyrsgenstande, der er nævnt nedendfor, nedsættes afgiften med følgende beløb:</p> <p>Se Tabel 2”</p> <p><b>3.</b> § 8, stk. 7, affattes således:</p> <p style="text-align: center;">”Stk. 7. For nye køretøjer, der er forsynet med blokeringsfri bremses, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 4.165 kr., og for nye biler, der er forsynet med en eller flere sikkerhedspuder, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 1.280 kr. pr. pude for indtil 4 puder. For nye personbiler, der er udstyret med elektronisk stabiliseringsprogram (ESP-system), der kan bremse bilens hjul individuelt med henblik på at stabilisere bilen, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 3.500 kr. i 2003, 3.200 kr. i 2004, 2.600 kr. i 2005, 2.000 kr. i 2006, 1.300 kr. i 2007 og 700 kr. i 2008. For nye dieseldrevne person- og varebiler, (dvs. som drives af motorer med kompressionstænding), hvor emissionen af partikler højst udgør de i 4. og 5. pkt. angivne mængder, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 4.000 kr. i årene 2006 til 2009. Personbilers partikelemission må ikke overstige 5 mg pr. kilometer. For kategori N1 varebiler i klasse I, II og III må partikelemissionen ikke overstige hhv. 5 mg pr. kilometer, 8 mg pr. kilometer eller 12 mg pr. kilometer. Emissionen fastslås i overensstemmelse med bilag I til Rådets direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer og senere ændringer heraf.</p>
---	--



§ 11. - - -

Stk. 2. - - -

- - -

Stk. 9. I det omfang en del af det varme vand eller varme, som ikke er omfattet af stk. 3, efterfølgende nyttiggøres ved særlige installationer, der er indrettet til indvinding af varme, nedsættes den samlede tilbagebetaling efter lov om energiafgift af mineralolieprodukter mv., lov om afgift af stenkul, brunkul og koks mv., lov om afgift af naturgas og bygas og denne lov med 52,50 kr. pr. gigajoule (GJ) varme. I det omfang varmen afsættes, udgør nedsættelsen dog højst 47,5 pct. af det samlede vederlag for varmeleverancen. For eget forbrug af nyttiggjort varme, som der kan ydes fuld tilbagebetaling for efter stk. 13, jf. § 11, stk. 15, i lov om energiafgift af mineralolieprodukter mv., sker der ingen nedsættelse af tilbagebetalingen. Der skal ikke ske nedsættelse af tilbagebetalingen for eget forbrug til opvarmning af rum eller fremstilling af varmt vand i perioden 1. april til 30. september. Der skal heller ikke ske nedsættelse af tilbagebetalingen af eget forbrug til opvarmning af rum i perioden 1. oktober-31. marts, såfremt der indbetales en afgift på 10 kr. pr. m<sup>2</sup> pr. måned i denne periode. Afgiften erlægges efter reglerne i stk. 6, sidste pkt. Såfremt nyttiggørelsen sker ved varmepumper omfattet af stk. 3, nedsættes tilbagebetalingen dog kun for den del af den nyttiggjorte varme, der overstiger 3 gange elforbruget i varmepumpen. Såfremt nyttiggørelsen har medført et øget forbrug af elektricitet i de anlæg, hvorfra varmen nyttiggøres, ydes der ikke tilbagebetaling.

Nedsættelsesbeløb efter 2. og 3. pkt. har virkning for køretøjer, der afgiftsberigtiges i det år, for hvilket beløbet gælder. Nedsættelsesbeløb efter 3. pkt. bortfalder, såfremt de i 4. og 5. pkt. angivne mængder for emission af partikler bliver obligatoriske, dog senest 1. januar 2010.”

§ 3

I lov om afgift af elektricitet, jf. lovbekendtgørelse nr. 689 af 17. september 1998, som ændret ved § 1 i lov nr. 389 af 2. juni 1999, § 3 i lov nr. 963 af 20. december 1999, § 3 i lov nr. 462 af 9. juni og § 18 i lov nr. 428 af 6. juni 2005, foretages følgende ændringer:

1. I § 11, stk. 9, 2. pkt., ændres ”47,5 pct.” til: ”32,5 pct.”

*Stk. 10. - - -*

*- - -*

**§ 10. - - -**

*Stk. 2. - - -*

*- - -*

*Stk. 9.* I det omfang en del af det varme vand eller varmen, som der ydes tilbagebetaling for efter stk. 1, stk. 4, 2. pkt., eller stk. 5, efterfølgende nyttiggøres ved særlige installationer, der er indrettet til indvinding af varme, nedsættes den samlede tilbagebetaling efter lov om afgift af elektricitet, lov om afgift af stenkul, brunkul og koks mv., lov om energiafgift af mineralolieprodukter mv. og denne lov med 52,50 kr. pr. gigajoule (GJ) varme. For nyttiggjort overskudsvarme hidrørende fra varme produceret på virksomhedens eget kraft-varme-anlæg nedsættes tilbagebetalingen efter 1. pkt. til 42,00 kr. pr. GJ varme. I det omfang varmen afsættes, udgør nedsættelsen dog højst 47,5 pct. af det samlede vederlag for varmeleverancen. For eget forbrug af nyttiggjort varme, som der ville kunne ydes fuld tilbagebetaling for efter stk. 15, sker der ingen nedsættelse af tilbagebetalingen. Der skal ikke ske nedsættelse af tilbagebetalingen for eget forbrug til opvarmning af rum eller fremstilling af varmt vand i perioden 1. april til 30. september. Der skal heller ikke ske nedsættelse af tilbagebetalingen af eget forbrug til opvarmning af rum i perioden 1. oktober-31. marts, såfremt der indbetales en afgift på 10 kr. pr. m<sup>2</sup> pr. måned i denne periode. Afgiften erlægges efter reglerne i stk. 6, sidste pkt. Såfremt nyttiggørelsen sker ved varmepumper omfattet af § 11, stk. 3, i lov om afgift af elektricitet, nedsættes tilbagebetalingen kun for den del af den nyttiggjorte varme, der overstiger 3 gange elforbruget i varmepumpen. Såfremt nyttiggørelsen har medført et øget forbrug af brændsel i de anlæg, hvorfra varmen nyttiggøres, ydes der ikke tilbagebetaling efter stk. 1, stk. 4, 2. pkt., eller stk. 5.

*Stk. 10. - - -*

#### § 4

I lov om afgift af naturgas og bygas, jf. lovbekendtgørelse nr. 887 af 3. oktober 1996, som ændret ved § 3 i lov nr. 444 af 10. juni 1997, § 4 i lov nr. 435 af 26. juni 1998, § 2 i lov nr. 437 af 26. juni 1998, § 2 i lov nr. 963 af 20. december 1999, § 1 i lov nr. 1289 af 20. december 2000, § 2 i lov nr. 393 af 6. juni 2002, § 2 i lov nr. 462 af 9. juni 2004 og § 28 i lov nr. 428 af 6. juni 2005, foretages følgende ændringer:

1. I § 10, stk. 9, 3. pkt., ændres "47,5 pct." til: "32,5 pct.".

*Stk. 11.* I det omfang den i stk. 6 og stk. 7 omhandlede rumvarme eller den i stk. 9 omhandlede overskudsvarme i perioder af mindst en måneds varighed er nyttiggjort fra anlæg udelukkende baseret på naturgas, udgør nedsættelsen af tilbagebetalingen for periodens overskudsvarme fra disse anlæg dog kun den andel af afgiften på 10 kr. pr. m<sup>2</sup>, jf. stk. 6 og stk. 7, eller 52,50 kr. pr. GJ varme, henholdsvis 47,5 pct. af det samlede vederlag, som svarer til forholdet mellem afgiftssatsen fastsat i § 1, stk. 2, og 202 øre pr. Nm<sup>3</sup>.

*Stk. 13.* - - -

- - -

**§ 8.** - - -

*Stk. 1.* - - -

- - -

*Stk. 8.* I det omfang en del af det varme vand eller varmen, som der ydes tilbagebetaling for efter stk. 1, stk. 3, 2. pkt., eller stk. 4, efterfølgende nyttiggøres ved særlige installationer, der er indrettet til indvinding af varme, nedsættes den samlede tilbagebetaling efter lov om afgift af elektricitet, lov om energiafgift af mineralolieprodukter mv., lov om afgift af naturgas og bygas og denne lov med 52,50 kr. pr. gigajoule (GJ) varme. For nyttiggjort overskudsvarme hidrørende fra varme produceret på virksomhedens eget kraft-varme-anlæg nedsættes tilbagebetalingen efter 1. pkt. til 42,00 kr. pr. GJ varme. I det omfang varmen afsættes, udgør nedsættelsen dog højst 47,5 pct. af det samlede vederlag for varmeleverancen. For eget forbrug af nyttiggjort varme, som der ville kunne ydes fuld tilbagebetaling for efter stk. 14, sker der ingen nedsættelse af tilbagebetalingen. Der skal ikke ske nedsættelse af tilbagebetalingen for eget forbrug til opvarmning af rum eller fremstilling af varmt vand i perioden 1. april til 30. september. Der skal heller ikke ske nedsættelse af tilbagebetalingen af eget forbrug til opvarmning af rum i perioden 1. oktober-31. marts, såfremt der indbetales en afgift på 10 kr. pr. m<sup>2</sup> pr. måned i denne periode. Afgiften erlægges efter reglerne i stk. 5, sidste pkt. Såfremt

**2.** I § 10, *stk. 11*, ændres ”47,5 pct.” til: ”32,5 pct.”.

## § 5

I lov om afgift af stenkul, brunkul, koks mv., jf. lovbekendtgørelse nr. 702 af 28. september 1998, som ændret ved § 5 i lov nr. 963 af 20. december 1999, § 2 i lov nr. 393 af 6. juni 2002, § 5 i lov nr. 462 af 9. juni 2004 og § 35 i lov nr. 428 af 6. juni 2005, foretages følgende ændringer:

**1.** I § 8, *stk. 8, 3. pkt.*, ændres ”47,5 pct.” til: ”32,5 pct.”

nyttiggørelsen sker ved varmepumper omfattet af § 11, stk. 3, i lov om afgift af elektricitet, nedsættes tilbagebetalingen dog kun for den del af den nyttiggjorte varme, der overstiger 3 gange elforbruget i varmepumpen. Såfremt nyttiggørelsen har medført et øget forbrug af brændsel i de anlæg, hvorfra varmen nyttiggøres, ydes der ikke tilbagebetaling efter stk. 1, stk. 3, 2. pkt., eller stk. 4.

**§ 11. - - -**

*Stk. 2. - - -*

- - -

*Stk. 9.* I det omfang en del af det varme vand eller varmen, som der ydes tilbagebetaling for efter stk. 1, stk. 4, 2. pkt., eller stk. 5, efterfølgende nyttiggøres ved særlige installationer, der er indrettet til indvinding af varme, nedsættes den samlede tilbagebetaling efter lov om afgift af elektricitet, lov om afgift af stenkul, brunkul og koks mv., lov om afgift af naturgas og bygas og denne lov med 52,50 kr. pr. gigajoule (GJ) varme. For nyttiggjort overskudsvarme hidrørende fra varme produceret på virksomhedens eget kraft-varme-anlæg nedsættes tilbagebetalingen efter 1. pkt. til 42,00 kr. pr. GJ varme. I det omfang varmen afsættes, udgør nedsættelsen dog højst 47,50 pct. af det samlede vederlag for varmeleverancen. For eget forbrug af nyttiggjort varme, som der ville kunne ydes fuld tilbagebetaling for efter stk. 15, sker der ingen nedsættelse af tilbagebetalingen. Der skal ikke ske nedsættelse af tilbagebetalingen for eget forbrug til opvarmning af rum eller fremstilling af varmt vand i perioden 1. april til 30. september. Der skal heller ikke ske nedsættelse af tilbagebetalingen af eget forbrug til opvarmning af rum i perioden 1. oktober-31. marts, såfremt der indbetales en afgift på 10 kr. pr. m<sup>2</sup> pr. måned i denne periode. Afgiften erlægges efter reglerne i stk. 6, sidste pkt. Såfremt nyttiggørelsen sker ved varmepumper omfattet af § 11, stk. 3, i lov om afgift af elektricitet, nedsættes tilbagebetalingen dog kun for den del af den

**§ 6**

I lov om energiafgift af mineralolieprodukter mv., jf. lovbekendtgørelse nr. 701 af 28. september 1998, som ændret ved § 4 i lov nr. 963 af 20. december 1999, § 2 i lov nr. 393 af 6. juni 2002, lov nr. 395 af 6. juni 2002, § 4 af lov nr. 462 af 9. juni 2004, § 2 i lov nr. 1391 af 20. december 2004 og § 47 i lov nr. 428 af 6. juni 2005, foretages følgende ændringer:

1. I § 11, stk. 9, 3. pkt., ændres ”47,50 pct.” til: ”32,5 pct.”.

<p>nyttiggjorte varme, der overstiger 3 gange elforbruget i varmepumpen. Såfremt nyttiggørelsen har medført et øget forbrug af brændsel i de anlæg, hvorfra varmen nyttiggøres, ydes der ikke tilbagebetaling efter stk. 1, stk. 4, 2. pkt., eller stk. 5.</p> <p><b>§ 57.</b> Registrerede virksomheder skal efter udløbet af hver afgiftsperiode til told- og skatteforvaltningen angive størrelsen af virksomhedens udgående og indgående afgift i perioden samt værdien af de leverancer, der efter §§ 14-21 eller § 34 er fritaget for afgift. Beløbene angives i hele kroner, idet der bortses fra ørebeløb. Skatteministeren kan fastsætte nærmere regler for angivelsen.</p> <p><i>Stk. 2.</i> For virksomheder, hvis samlede afgiftspligtige leverancer overstiger 15 mio. kr. årligt, er afgiftsperioden kalendermåneden. Virksomhedens angivelse efter stk. 1 skal foretages senest den 25. i måneden efter afgiftsperiodens udløb. For juni skal virksomhedens angivelse efter stk. 1 dog foretages senest 1 måned og 10 dage efter afgiftsperiodens udløb.</p> <p><i>Stk. 3.</i> For virksomheder, hvis samlede afgiftspligtige leverancer overstiger 1 mio. kr. årligt, men udgør højst 15 mio. kr. årligt, er afgiftsperioden kvartalet. Virksomhedens angivelse efter stk. 1 skal foretages senest 1 måned og 10 dage efter afgiftsperiodens udløb.</p>	<p><b>§ 7</b></p> <p>I lov om merværdiafgift (momsloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 996 af 14. oktober 2005, foretages følgende ændringer:</p> <p><b>1.</b> I § 57, stk. 2, 3. pkt., ændres ”10” til ”17”.</p> <p><b>2.</b> § 57, stk. 3, indsættes efter 2. pkt. som nyt pkt.:                  ”For april kvartal skal virksomhedernes angivelse efter stk. 1 dog foretages senest 1 måned og 17 dage efter afgiftsperiodens udløb.”</p>
---	--

Tabel 1

Køretøjskategori:	Udstyrsgenstand			
	Højre sidespejl, som er justerbart ved indvendig betjeningsanordning:	Bagrudevisker og -vasker:	Ekstra, højt monteret stoplygte:	En eller flere selealarmer:
1) Personbiler afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, og § 5 a, stk. 1, nr. 1, og busser afgiftsberigtiget efter § 5 a, stk. 1, nr. 2	300 kr.	300 kr.	-	100 kr. pr. alarm for indtil 3 alarmer i kalenderårene 2003-2008.
2) Varebiler afgiftsberigtiget efter § 5	300 kr.	600 kr.	200 kr.	-

Tabel 2

Køretøjskategori:	Udstyrsgenstand		
	Højre sidespejl, som er justerbart ved indvendig betjeningsanordning:	Ekstra, højt monteret stoplygte:	En eller flere selealarmer:
1) Personbiler afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, og § 5 a, stk. 1, nr. 1, og busser afgiftsberigtiget efter § 5 a, stk. 1, nr. 2	300 kr.	-	100 kr. pr. alarm for indtil 3 alarmer i kalenderårene 2003-2008.
2) Varebiler afgiftsberigtiget efter § 5	300 kr.	200 kr.	-