



Til

Folketingets Skatteudvalg

L 80 - Forslag til Lov om ændring af forskellige afgiftslove og ophævelse af lov om afgift af visse flyrejser (Aftrapning af passagerafgift, lavere partikeludslip fra nye dieslbiler, afgiftsnedsættelse på overskudsvarme og udskydelse af momsfrister).

Hermed sendes i 5 eksemplarer svar på spørgsmål nr. 1-2 af 18. november 2005, svar på spørgsmål 3 af 28. november 2005, svar på spørgsmål 5 af 30. november 2005 og svar på spørgsmål 6-7 af 1. december 2005.

Kristian Jensen

/ John Fuhrmann

**Spørgsmål 1:** I bemærkningerne til lovforslaget er Skatteministeriet ude af stand til at angive bare et gæt på, hvordan afskaffelsen af flypassagerafgiften vil påvirke udslippet af CO<sub>2</sub> og øvrige emissioner. Er det korrekt forstået, at regeringen agter at gennemføre en lov uden at ane, hvordan den vil påvirke miljøet eller kan der fremlægges et skøn for effekten?

**Svar:** De miljømæssige konsekvenser af at aftrappe passagerafgiften fremgår af bemærkningerne i lovforslaget nr. L 80. Heraf fremgår et plausibelt skøn for den forventede passagerfremgang på 4 procent, og det fremgår endvidere hvorledes det er forbundet med vanskeligheder at omregne passagerfremgangen direkte til en øget miljøbelastning.

Jeg skal endvidere henvise til kommentarerne til høringssvaret fra Det Økologiske Råd (L 80 – Bilag 2). I kommentarerne citeres miljøministerens svar på spørgsmål S 3581 stillet af Per Clausen, Enhedslisten, om de miljømæssige konsekvenser af den øgede flytrafik som følge af regeringens planer om at afvikle lufthavnsafgiften.

**Spørgsmål 2:** Hvad er årsagen til, at afgiften på industriel spildvarme fortsat (i praksis) fastsættes som en procentdel, når skatteministeren i forslaget klart skriver, at dette er uhensigtsmæssigt, fordi virkningen af afgiften så svinger op og ned med brændselspriserne? Kan der ikke blive tale om en overproduktion af spildvarme, hvis brændselsprisen falder f.eks. 25 eller 50 pct.? Kunne det ikke undgås ved at fastsætte afgiften som en stykafgift eller en kombineret afgift (pct + styk)?

**Svar:** Energiafgifterne af almindelig fjernvarme er en "input"-afgift, hvilket vil sige at den er pålagt de brændsler som anvendes i fjernvarmeproduktionen. Dette betyder at den endelige afgiftsbelastning af fjernvarmen varierer alt efter brændselsvalg og anlæggenes virkningsgrad. Energiafgiften af industriel overskudsvarme er derimod en "output"-afgift, hvilket vil sige at den er pålagt den endelige fjernvarmeleverance.

Ved at fastsætte energiafgiften af industriel overskudsvarme som afsættes eksternt som en procentsats af vederlaget for varmeleverancen, tages der højde for variationerne i den almindelige fjernvarmebeskatning. Vederlaget for overskudsvarmeleverancen afspejler markedsprisen for fjernvarme, som igen giver et afvejet udtryk for afgiftsbelastningen af den almindelige fjernvarme.

Ved at være udformet som en procentafgift varierer overskudsvarmeafgiften samtidig med de generelle verdensmarkedspriser på energi. Dog skal virksomheden højst betale 60 kr. per GJ varme. I tilfælde af kraftige fald i brændselspriserne vil der kunne blive tale om overproduktion af overskudsvarme. Hvis dette, mod forventning, skulle blive tilfældet, vil regeringen tage spørgsmålet op til fornyet overvejelse.

**Spørgsmål 3:** Ministeren bedes redegøre for hvad gennemsnitsindkomsten er for flypassagerer, som med lovforslaget vil blive fritaget for at betale passagerafgift?

**Svar:** Der findes ikke Skatteministeriet bekendt umiddelbart kilder, der redegør for hvad gennemsnitsindkomsten bliver for flypassagerer, som fremover ikke skal udrede den statslige flypassagerafgift.

Det skal dog bemærkes at spørgsmålet også omfatter gennemsnitsindkomsten for erhvervsrejsende og udenlandske rejsende. For erhvervsrejsende er gennemsnitsindkomsten typisk ikke relevant for beslutningen om at gennemføre rejsen. For udenlandske rejsende er gennemsnitsindkomsten ikke tilgængelig statistik.

Det fremgår af den tværministerielle arbejdsgruppes rapport *Analyse af passagerafgiften, juni 2005* (offentliggjort på [www.skm.dk](http://www.skm.dk)), at ca. 45 procent af afrejsende i udenrigsflyvningen er udlændinge. Det fremgår endvidere, at knap  $\frac{2}{3}$  af danske afrejsende i indenrigs- og udenrigsflyvning er erhvervsrejsende. Spørgsmålet må således forventes især at være relevant for danskernes private flyrejser.

I fravær af statistik på området tages der udgangspunkt i den såkaldte forbrugsundersøgelse fra Danmarks Statistik der har til formål at belyse de samlede husstandes økonomiske forhold. Generelt anbefales det kun at benytte forbrugsundersøgelsen, der bygger på en stikprøve i tilfælde, hvor de ønskede oplysninger ikke findes i øvrige, registerbaserede, statistikprodukter.

I forbrugsundersøgelsen findes oplysninger om husstandenes gennemsnitsindkomst, husstandenes køb af flybilletter (indenrigs- og udenrigsflyvning) og pakkerejser. Pakkerejser omfatter selskabs- og charterrejser, lejrskoler m.v., hvor der samtidig betales for transport, ophold og i nogle tilfælde forplejning. I denne kategori indgår således også pakkerejser, hvor transportmidlet udover fly f.eks. er tog eller bus.

Det fremgår af forbrugsundersøgelsen, at den gennemsnitlige husstandsindkomst er 440.761 kr. og at den gennemsnitlige husstand anvendte henholdsvis 3.273 kr. til pakkerejser og 908 kr. til flybilletter. Beløbene er angivet i 2002-niveau.

**Spørgsmål 5:** Ministeren forudså i forbindelse med 1. behandlingen, at ophævelsen af den såkaldte passagerafgift på visse flyrejser vil give en masse nye konferencegæster til København. Hvilke beregninger ligger til grund for ministerens forventninger om betydeligt flere udenlandske konferencegæster i København som følge af en fjernelse af passagerafgiften?

**Svar:** I bemærkningerne til lovforslaget nr. L 80 om de regionale konsekvenser af at aftrappe passagerafgiften, beskrives aftrapningens betydning for regionernes erhvervsudvikling, herunder for Øresundsregionen. Det fremgår således, at aftrapningen kan føre til øget aktivitet i lufthavnen og ved et evt. øget ruteudbud skabe afledte effekter, herunder i Øresundsregionen.

Der er imidlertid ikke foretaget en egentlig kvantificering af disse effekter. Det fremgår således af den tværministerielle arbejdsgruppes rapport *Analyse af passagerafgiften, juni 2005*, at Københavns Lufthavns status som hub giver en række samfundsmæssige konsekvenser, som det dog kan være svært at kvantificere. Gode trafikforbindelser er en vigtig parameter for virksomheders lokaliseringsbeslutning og medvirker til at gøre Hovedstadsområdet mere attraktiv ved tilde-ling af store konferencer.

**Spørgsmål 6:** Vil ministeren oplyse, hvor mange medarbejdere, en virksomhed skal have for at regnes for stor eller mellemstor?

**Svar:** Hvorvidt en virksomhed i momsmæssig sammenhæng er stor eller mellemstor afgøres af virksomhedens årlige omsætning og ikke af antal medarbejdere.

En virksomhed anses for mellemstor, hvis den årlige omsætning er mellem 1 og 15 mio. kr. årligt. Virksomheder med en årlig omsætning på over 15 mio. kr. anses for store. Der er således stor forskel på de i lovforslaget berørte virksomheder og følgelig også i antal medarbejdere.

**Spørgsmål 7:** Vil ministeren redegøre for, hvor stor en andel af de store og mellemstore virksomheder, der må formodes ikke at have personale på arbejde i ferieperioden, der kan varetage momsafregningen?

**Svar:** Som anført i svaret på spørgsmål 6 ovenfor er der stor forskel på antal medarbejdere i de virksomheder, der berøres af forslaget om at forlænge angivelsesfristen for sommermomsen. De mindste af de omfattede virksomheder vil givetvis have meget få medarbejdere. Men selv om en virksomhed har mange medarbejdere er dette ikke nødvendigvis ensbetydende med, at der er flere/mange medarbejdere i virksomheden, der arbejder med momsangivelsen.

Det er imidlertid ikke anset for afgørende for forslaget, hverken hvor mange medarbejdere der i virksomhederne arbejder med momsangivelse, eller hvor stor en andel af virksomhederne, der må formodes ikke at have momsdyndigt personale på arbejde i ferieperioden. Et skøn heraf er derfor ikke foretaget.

Den afgørende begrundelse for forslaget er, at en fremrykning af skolernes sommerferie med en uge ikke må medføre en forringet mulighed for at holde fe-

rie i sommerferieperioden, for de medarbejdere der (uanset antal) arbejder med momsangivelse i virksomhederne.