



1. november 2007

Samlenotat vedr. Rådsmødet (ECOFIN) den 13. november 2007

Foreløbig oversigt over rådsmødet (ECOFIN) den 13. november 2007

1. Lissabon-strategien: Den nye treårige cyklus
KOM-dokument foreligger ikke
- Rådskonklusioner
2. Globalisering: Rapport fra Kommissionen om migration
KOM-dokument foreligger ikke
- Udveksling af synspunkter
3. Statistik:
Statusrapport 2007; Reduktion af de statistiske byrder; EU's statistiske styring; Håndtering af større statistiske revisioner
KOM(2007) 0625
- Rådskonklusioner
4. Skat
 - a) Kommissionens direktivforslag om forlængelse af ordninger om ned-sat moms for nye medlemslande
KOM(2007) 0381
- Generel tilgang
 - b) Bilbeskatning: Forslag til rådsdirektiv om afgifter på personbiler
KOM(2005) 0261
- Politisk aftale
 - c) Momspakken
KOM(2003) 0822, KOM(2004) 0728, KOM(2005) 0334
- Orienterende debat
5. Galileo – finansieringsaspekter
KOM(2007) 0535, KOM(2007) 0549
- Udveksling af synspunkter
6. Revisionsrettens årsberetning 2006
KOM-dokument foreligger ikke
- Præsentation

7. Eventuel

Der fremsendes dokumenter vedrørende følgende dagsordenspunkter, som ønskes at vedrøre Skatteudvalgets ansvarsområde:

4. Skat

- a) Kommissionens direktivforslag om forlængelse af ordninger om ned-sat moms for nye medlemslande
KOM(2007) 0381
- Generel tilgang
- b) Bilbeskatning: Forslag til rådsdirektiv om afgifter på personbiler
KOM(2005) 0261
- Politisk aftale
- c) Momspakken
KOM(2003) 0822, KOM(2004) 0728, KOM(2005) 0334
- Orienterende debat

Dagsordenspunkt 4a: Kommissionens direktivforslag om forlængelse af ordninger om nedsat moms for nye medlemslande

Resumé

Kommissionen har fremsat et direktivforslag om at forlænge nogle af de nye medlemsstaters undtagelser fra momsdirektivets regler om nedsatte momssatser. Forlængelsen foreslås frem til og med 31. december 2010. Kommissionen vil senere fremsætte forslag til revision af momsdirektivets regler om nedsatte momssatser med henblik på ikrafttræden 1. januar 2011.

KOM(2007) 381

Baggrund

Kommissionen har den 5. juli 2007 fremlagt en Meddelelse til Rådet og Europa-Parlamentet om nedsatte momssatser, KOM(2007) 380. I Meddelelsen gennemgår Kommissionen en undersøgelse af virkningerne af nedsatte momssatser, som er foretaget af en uafhængig økonomisk ”tænketank”. Kommissionen fremlægger også sine foreløbige overvejelser om undersøgelsen og lægger op til en generel europæisk debat om nedsatte momssatser. Hensigten er efterfølgende at udarbejde og fremsætte et forslag til revision af momsdirektivets regler om nedsatte momssatser med henblik på, at dette kan træde i kraft 1. januar 2011. Ikrafttrædelsesdatoen skal ses i lyset af, at med udgangen af 2010 udløber dels en forsøgsordning, hvor landene har kunnet vælge at indføre nedsat moms på arbejdskraftintensive ydelser, dels en regel om, at landenes normalsats for moms skal være mindst 15 pct.

Flere af de nye medlemslandes undtagelser fra momsdirektivets regler om nedsatte momssatser, der blev forhandlet i forbindelse med tiltrædelsestraktaterne, udløber i 2007 og 2008. Kommissionen har fremsat forslag om at forlænge nogle af disse undtagelser frem til 2011, ligesom de gamle medlemslande fortsat har undtagelser. De gamle medlemslandes undtagelser løber formelt indtil det ”endelige momssystem” træder i kraft, hvilket i praksis betyder, at undtagelserne ikke er tidsbegrænsede, da der ikke synes at være udsigt til en vedtagelse af det ”endelige momssystem”. De undtagelser, Kommissionen foreslår forlænget, angår områder med nedsat moms, som Kommissionen ventede vil stå centralt i den kommende generelle debat i Rådet.

Indhold

De foreslåede forlængelser frem til og med 31. december 2010 vedrører mulighed for at anvende

- nedsat sats (ned til 5 pct. for Cypern, 7 pct. for Polen og 8,5 pct. for Slovenien) for restauranter
- nedsat moms (ned til 5 pct. for Tjekkiet og Slovenien samt 7 pct. for Polen) for boligbyggeri uden for socialpolitikken
- 0-sats for fødevarer (angår Cypern og Malta)
- supernedsat sats (1-4 pct.) for fødevarer (angår Polen)

- 0-sats for bøger (angår Polen)
- 0-sats for farmaceutiske produkter (angår Cypern og Malta)

Kommissionen mener, at restauranter, boligbyggeri, fødevarer, bøger og farmaceutiske produkter vil stå centralt i den kommende debat om nedsat moms.

Kommissionen oplyser i bemærkningerne, at den ikke har foreslået forlængelse af Polens mulighed for at anvende en supernedsat sats på 3 pct. for varer og ydelser, der normalt er bestemt til brug i landbrugsproduktionen. Kommissionen forklarer, at det skyldes hensyn til det Indre Marked, og at Polen alligevel efter de almindelige regler vil kunne anvende en nedsat sats ned til 5 pct. for disse leverancer. Med andre ord vil en momssats på 5 pct. forvride det indre marked mindre end en momssats på 3 pct.. Undtagelsen udløber 30. april 2008.

Kommissionen har heller ikke foreslået en forlængelse af Estlands mulighed for at anvende nedsat moms ned til 5 pct. for salg af tørv, briketter, kul og brænde til fysiske personer. Kommissionen mener, at en forlængelse her vil stride mod Fællesskabets politik på energi- og miljøområdet. Ordningen er udløbet 30. juni 2007.

Hjemmelsgrundlag

Forslaget er fremsat med henvisning til TEF, særlig artikel 93 (vedtagelse i Rådet med enstemmighed).

Nærhedsprincippet

Kommissionen vurderer, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Det skyldes, at Fællesskabet allerede har fastsat harmoniserede regler om anvendelse af nedsatte momssatser, som medlemsstaternes lovgivning skal overholde. Disse regler kan kun ændres af Fællesskabet.

Af de samme grunde mener også regeringen, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Forslaget har ikke lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark.

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget har ingen statsfinansielle konsekvenser.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget skønnes hovedsageligt at have samfundsøkonomiske konsekvenser for de medlemslande, som direkte er omfattet af forslaget, herunder lavere økonomisk vækst som følge af skattemæssige forvriddinger og øgede administration-

somkostninger. Der kan være samfundsøkonomiske konsekvenser for øvrige lande i det omfang, de nedsatte momssatser forvrider udenrigshandlen.

Høring

Forslaget har ikke været sendt i høring.

Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen blev forelagt Folketingets Europaudvalg med henblik på forhandlingsoplæg forud for rådsmødet (ECOFIN) den 9. oktober 2007.

Holdning

Dansk holdning

Danmark søger traditionelt at modarbejde øgede muligheder for at anvende nedsatte momssatser i EU, fordi nedsat moms giver økonomiske tab i relation til såvel økonomisk som administrativ effektivitet.

Spørgsmålet om forlængelse af de nye medlemsstaters overgangsordninger for nedsat moms blev bl.a. drøftet på ECOFIN-mødet den 24. januar 2006, men en forlængelse blev ikke en del af den aftale, der blev indgået om nedsat moms på mødet. Alligevel fremsætter Kommissionen forslag herom.

Danmark er endvidere skeptisk over for Kommissionens forslag, fordi forslaget foregriber resultatet af Rådets drøftelser og Kommissionens kommende direktivforslag om momssatser. Desuden medfører forslaget forvriddinger på det Indre Marked, idet forslaget forlænger en række undtagelser vedrørende 0-satser og supersedatte momssatser på områder (fødevarer, medicin og bøger), som ellers ville løbe ud, og hvor alle medlemsstater i dag kan anvende "almindelig" nedsat moms (ned til 5 pct.).

Andre landes holdninger

På et møde i Rådets arbejdsgruppe den 6. september 2007 udtrykte et stort flertal støtte til forslaget.

Dagsordenspunkt 4b: Bilbeskatning: Forslag til rådsdirektiv om afgifter på personbiler

Resumé

På rådsmødet (ECOFIN) den 13. november ventes formandskabet enten at forsøge sig med rådskonklusioner eller at fremlægge retstekster til politisk enighed.

Det forlyder, at en gruppe medlemslande klart vil modsætte sig, at CO₂-differentiering af bilafgifter kommer med i direktivforslaget. Formandskabet er imidlertid meget opsat på at få differentieringen med, uanset hvor løst det bliver

KOM(2005) 261

Baggrund og indhold

Kommissionen fremsatte i juli 2005 et forslag til direktiv om bilafgifter. Forslaget indeholder følgende:

- 1a. Lande med registreringsafgift skal afvikle den senest 1. januar 2016.
- 2a. Pr. 31. december 2008 skal 25 pct. af provenuet af registreringsafgiften og 25 pct. af provenuet af den løbende afgift hidrøre fra et CO₂-baseret afgiftsgrundlag. Pr. 31. december 2010 skal denne andel for hver af de to afgifter udgøre 50 pct.
- 3a. Registreringsafgift og løbende afgift skal godtgøres ved udførsel af biler.

Efter præsentationen af forslaget i oktober 2005 har arbejdet med forslaget ligget stille.

Det tyske formandskab genoptog imidlertid drøftelserne i marts 2007 med følgende oplæg:

- 1b. Forslaget om at afvikle registreringsafgiften udskydes indtil videre.
- 2b. Der arbejdes videre med forslaget om at binde en andel af provenuet af registreringsafgift og af den løbende afgift til et CO₂-baseret afgiftsgrundlag.
- 3b. Der arbejdes videre med forslaget om en godtgørelsesordning.

Det portugisiske formandskab har for nyligt fremlagt et nyt kompromisforslag med udgangspunkt i det tyske oplæg og situationen er på nuværende tidspunkt følgende:

Ad 1b) Forslaget om at afvikle registreringsafgiften udgår.

Ad 2b) De tekniske drøftelser fortsætter mht. forslaget om at binde en andel af provenuet af registreringsafgift og af den løbende afgift til et CO₂-baseret afgiftsgrundlag. Kompromisforslaget giver mulighed for, at det bl.a. kun gælder for nye

biler, men medlemslandene vil kunne vælge også at inddrage allerede indregistrerede biler.

Ad 3b) De tekniske drøftelser fortsætter mht. forslaget om en godtgørelsesordning. Formandskabets kompromisforslag er baseret på gældende regler og praksis, hvilket betyder, at beskatningsstedet er ejers bopælsland/sædvanlige opholdssted, med mindre bilen benyttes mere end 185 dage i en 12 måneders periode i et andet land. Flere medlemslande ønsker, at reglerne sikrer, at beskatningsstedet er det land, hvor bilen rent faktisk benyttes

Hjemmelsgrundlag

Forslaget er baseret på EF-traktatens artikel 93, som kræver vedtagelse med enstemmighed efter høring af Europa-Parlamentet.

Nærhedsprincippet

Regeringen oversendte nærhedsnotat den 12. august 2005 til Folketingets Europaudvalg, hvori det vurderes, at direktivforslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet har haft Kommissionens forslag til bilafgiftsdirektiv i høring.

Parlamentet er positiv over for det oprindelige forslags væsentligste element om afvikling af registreringsafgiften i løbet af 10 år og omlægge den til løbende afgifter.

Parlamentet støtter, at der gennemføres en refusionsordning for registreringsafgiften og finder det anbefalelsesværdigt at gøre både registreringsafgiften og den løbende afgift afhængige af CO₂-udledningen.

Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Formandskabets aktuelle kompromisforslag vil kunne gennemføres uden nævneværdige konsekvenser for dansk lovgivning.

Statsfinansielle konsekvenser

Forslag 1: Afvikling af registreringsafgiften

En provenuneutral omlægning af registreringsafgiften til løbende bilafgifter vil medføre, at prisen på bilforbrug efter en sådan omlægning vil være uændret og den samlede efterspørgsel upåvirket. En gennemførelse vil dog have betydelige midlertidige statsfinansielle konsekvenser.

Afgifter vedrørende anskaffelse og ejerskab af motorkøretøjer bidrager med 25-30 mia. kr. til statskassen, hvoraf registreringsafgiften udgør ca. 2/3. En omlægning til løbende ejeravgifter vil betyde, at afgiften af en almindelig personbil, der i dag er f.eks. 3.500 kr. årligt skulle forhøjes til ca. 12.000 kr. årligt.

Afvikling af registreringsafgifter af personbiler indgår dog ikke længere i formandskabets kompromisforslag.

Forslag 2: Binding af en del af bilafgifternes provenu til CO₂

Ændringen af beskatningsgrundlaget for såvel registreringsafgifter og de løbende afgifter, så de kommer til at indeholde et element, der direkte knytter sig til CO₂-udledningen, ventes ikke at have statsfinansielle konsekvenser. I Danmark er CO₂-udledningen allerede inddraget i bilbeskatningen, idet den løbende afgift af alle personbiler, der er registreret første gang siden midten af 1997 beregnes på grundlag af bilernes energiforbrug og dermed CO₂-udledning givet kørselsomfanget. Med forårets aftale om bilafgifter indgår CO₂-udledningen desuden også i beregningen af registreringsafgiften.

Forslag 3: Godtgørelse af afgift ved udførsel af biler

Godtgørelse af registreringsafgift ved udførsel af biler for at undgå dobbeltbeskatning ventes ikke at have nævneværdige konsekvenser for Danmark, idet Danmark i 2002 gennemførte godtgørelse ved udførsel af brugte biler.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

En vedtagelse af formandskabets kompromisforslag vil ikke medføre samfundsøkonomiske konsekvenser. Dette skyldes, at de danske regler om henholdsvis godtgørelse og afgifter rettet mod CO₂-udledning kan fortsætte uændret såfremt formandskabets kompromisforslag vedtages i den nuværende form.

Høring

Forslaget blev sendt i høring den 18. juli 2005 med frist for bemærkninger den 12. september 2005. På tidspunktet for høringen indgik forslaget om afvikling af registreringsafgiften fortsat.

Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark (CAD) anfører, at de er meget betænkelige ved en omlægning af registreringsafgiften til en afgift på ejerskab/brug af bilen, uanset at dette måtte ske over en årrække, som følge af usikkerheden i branchen og blandt forbrugerne i en overgangsperiode med konstant faldende værdier. CAD finder, at den bedste løsning er at gøre registreringsafgiften mere CO₂-afhængig, som også vil være den enkleste måde at sikre provenuet på.

Danmarks Automobilforhandler Forening (DAF) har i første omgang ingen bemærkninger til selve forslaget. DAF vil dog gerne påpege, at Danmark pga. registreringsafgiftens højde bør søge en så lang overgangsperiode som muligt – 10-15 år anses for realistisk af hensyn til landets brugtbilspriser og bilernes værdi for såvel autobranchen og finansieringskilderne som for de enkelte bilejere.

Danmarks Naturfredningsforening (DN) finder ikke, at forslaget er vejen frem, da det vil gøre anskaffelsen af alle biler billigere og dermed øge forureningen. DN

foreslår i stedet miljødifferentierede registreringsafgifter, som også knyttes til andre forureningsfaktorer såsom udledningen af partikler.

Danske Biludlejere (DB) anfører, at en pludselig eller gradvis afvikling af registreringsafgiften vil betyde en værdiforringelse af biludlejningsselskabernes største aktiv, nemlig bilparken, og dermed egenkapitalen. DB anfører endvidere, at den nuværende godtgørelse af registrerings-afgift ved udførsel af biler ikke er økonomisk forsvarlig, idet kun 86 pct. af den registrerings-afgift, der vurderes indeholdt i den pågældende bils værdi refunderes, hvilket medfører tab.

Danske Sælgere (DS) kan principielt tilslutte sig, at registreringsafgiften omlægges til en løbende afgift. DS finder dog, at der ligeledes bør foretages en nivellering af afgifterne i de enkelte lande. DS finder ikke, at der i forslaget tages højde for det sikkerhedsmæssige aspekt, men at afgiften ensidigt relateres til CO₂-udledningen, hvilket kan gå ud over både sikkerhed og arbejdsmiljø. DS gør opmærksom på, at en fjernelse af registreringsafgiften kan medføre tab for de bilejere, der allerede har købt en bil til den gældende registreringsafgift. DS finder, at en favorisering af dieslbiler, som følge af mindre CO₂-forurening, bør løses ved en omlægning, som samtidig relateres til, at dieslbilerne forsynes med partikelfiltre. DS foreslår afslutningsvis, at det totale afgiftstryk i samme forbindelse sænkes.

Dansk Industri (DI) og Bilbranchen mener, at der grundlæggende er behov for en harmonisering af afgiftsbelægningen af biler i EU, for derigennem at udvikle et funktionelt indre marked for biler, sikre det fulde udbytte af de teknologiske fremskridt og derigennem udbrede sikrere og mere miljøvenlige biler på de europæiske veje. Autobranchen har således endnu ikke haft mulighed for at udnytte de enorme potentialer, der ligger i at handle på tværs af grænserne i EU uden restriktioner. En harmonisering af afgiftsprincipperne, hvor registreringsafgiften reduceres/fjernes, kan endvidere være medvirkende til at reducere/fjerne problemerne med det eksisterende refusionssystem ved import og reeksport af køretøjer. Den nuværende afgifts-struktur er endvidere medvirkende til i stigende omfang at forvride konkurrencen i takt med, at den teknologiske udvikling forælder afgiftsstrukturen og de indbyggede særregler. DI og Bilbranchen foreslår, at der skabes større incitament til at udskifte og skrotte den ældste del af bilparken, f.eks. efter ”forureneren betaler”-princippet. Introduktionen af en mere markant CO₂-del i ejerafgiften harmoniserer således ifølge DI og Bilbranchen godt med princippet om lige konkurrencevilkår landene imellem.

DI og Bilbranchen påpeger, at der i forbindelse med omlægningen skal tages højde for værdien af den allerede indregistrerede bilpark, og støtter et refusionssystem i overgangsperioden, dog således at selve værdiansættelsen af bilen sker på objektive kriterier.

DI og Bilbranchen ønsker klare udmeldinger fra regeringen, når beslutningen om omlægning er truffet – en omlægning som ikke er mulig at gennemføre uden omkostninger i form af et midlertidigt provenutab.

DI og Bilbranchen er grundlæggende enige med Kommissionen i betragtningen om, at det ikke er en holdbar situation, at regelgrundlaget fastsættes af EF-domstolens afgørelse som følge af et uklart retsgrundlag. Som følge af EF-domstolens domsafsigelse af 15. september 2005, som gik Danmark imod, må det ifølge DI og Bilbranchen anses som endnu mere vanskeligt at opretholde en særskilt dansk afgift på 180 pct.

Dansk Metal (DM) glæder sig over, at der nu bliver gjort tiltag fra Kommissionens side til at omlægge registreringsafgiften på personbiler, og erklærer sig enig i, at eksistensen af 25 forskellige skattesystemer er en hindring for, at det internationale marked kan fungere. DM anfører, at skal arbejdskraftens mobilitet for alvor øges, bør der tages et kig på de mange og høje afgifter, som bilejerne belastes af. DM bemærker, at danske bilpriser, før afgifter, stadig er blandt de laveste i Europa, indtil undtagelse i EU-lovgivningen på et tidspunkt udløber, hvilket forventes at resultere i endnu dyrere biler i Danmark end pt. DM anfører, at det danske afgiftssystem, ifølge FDM, gør, at det samlet set kan koste op mod 90.000 kr. ekstra at købe en, efter europæisk standard, sikker og miljøvenlig bil, hvoraf de 60.000 kr. går direkte i statskassen. DM støtter i en vis udstrækning forslaget, herunder nedtrapningen over en længere periode og at en del af afgiften lægges over på brugen af selve bilen. DM støtter derimod ikke idéen om, at afgiften skal være afhængig af CO₂-udslippet inden 2015, da dette vil lægge en dobbeltafgift på nuværende bilejere, som ikke får gevinst af den lavere registreringsafgift. DM foreslår, at forhøjelsen kun skal omfatte nyindregistrerede biler, hvor afgiften gøres afhængig af miljøvenligheden og hvor langt bilen kører på literen.

De Danske Bilimportører (DBI) påpeger i sit høringssvar en del af de uhenigtsmæssigheder, der i dag hersker på det danske bilmarked, og støtter bl.a. på den baggrund forslaget, hvilket regeringen opfordres til også at gøre. DBI er enig i formålet om at skabe et fælles grundlag for personbilbeskatningen i EU, så de medlemslande, der anvender en sådan beskatning, omstrukturerer deres systemer. DBI bemærker, at den danske registreringsafgift er den mest ekstreme af samtlige bilafgifter i Europa. DBI anfører nogle kendetegn for det danske bilmarked, hvor gennemsnitalderen er steget fra 7,8 år ved udgangen af 2000 til 9,2 år ved udgangen af 2004, der er sket en kraftig stigning i parallelimporten af nye biler baseret på kreativ udnyttelse af den ekstreme værdiafgift, salget er flyttet over på billige biler, der har en større miljøbelastning, der er en forsinkelse af sikkerhedsteknologi som følge af registreringsafgiften, der har været et samlet merprovenu på 6,2 mia. kr. i forhold til de afgivne løfter i forbindelse med omlægningen af ejerafgiften, og statens provenu fra registreringsafgiften vil i 2005 runde 20 mia. kr. – en stigning på 4 mia. kr. i forhold til 2004. DBI finder, at alt efter omlægningens karakter vil det medføre et større salg af moderne, miljøvenlige og sikre biler. En eventuel reduktion af det samlede afgiftstryk vil endvidere føre til større bilsalg og kortere levetid for den enkelte bil. DBI har den holdning, at den nuværende sammensætning af de danske registreringsafgifter hindrer indførelsen af moderne miljøvenlige og sikre biler. Samtidig finder DBI, at de nuværende registreringsaf-

gifter betyder, at Danmark er på kant med EU på flere områder, når det gælder fri bevægelighed og skabelsen af det indre marked.

FDM støtter en gradvis afskaffelse af registreringsafgifterne og en samtidig optrapning af CO₂-elementet i de årlige afgifter – til bedring af både miljø og sikkerhed. FDM anfører dog, at en provenuneutral omlægning vil kræve en hen ved tredobling af ejerafgifter, hvilket vil få sociale konsekvenser og tvinge visse befolkningsgrupper ud af bilmarkedet. FDM advarer mod en risiko for, at CO₂-udledningen ikke reduceres så meget som forventet, men at afgifts-trykket til gengæld bliver uforudsigeligt højt.

Foreningen af Statsautoriserede Revisorer (FSR) anfører, at den aktuelle danske registreringsafgift ikke fungerer hensigtsmæssigt i øjeblikket, hvor der kan være ganske store forskelle i afgifts-belastningen af en given bilmodel – afhængig af vilkårene ved den første indregistrering. Under alle omstændigheder finder FSR, at det vil være en fordel, afgiftsteknisk set, at man mere og mere fjerner sig fra værdielementet som beskatningsgrundlag. FSR anbefaler, at der meledes detaljeret ud om afgifts- og godtgørelsessatser frem til år 2015 – af hensyn til aktørerne på bilmarkedet.

HTS – Handel, Transport og Serviceerhvervene finder ikke, at forslaget giver anledning til direkte bemærkninger, da forslaget alene vedrører personbiler. HTS anfører dog, at det er meget sandsynligt, at HTS i tilfælde af, at registreringsafgiften omlægges for alle kategorier af motorkøretøjer, vil have synspunkter hertil.

Håndværksrådet (HVR) er isoleret set modstandere af, at der sker en afvikling af registreringsafgiften frem mod 2015 som foreslås, men foretrækker at registreringsafgiften bevares, men gøres mere CO₂-afhængig over en passende lang overgangsperiode. HVR vil klart prioritere lavere skat på arbejdskraft frem for lavere registreringsafgift. HVR anfører, at en fælles skattebase i EU er fornuftig, såfremt landene selv kan fastsætte skattesatsen. HVR tilføjer endvidere, at det udover en meget lang overgangsperiode, er påkrævet at få overblik over, hvordan forsikringsmarkedet og de finansielle leverandører vil reagere på en omlægning.

Landbrugsrådet (LR) er positivt indstillet over for forslaget, og kan give opbakning til lavere registreringsafgifter og indførelse af ”forureneren betaler”-princippet. LR så dog gerne, at også last- og godsvogne inkluderes i de af direktivet omfattede køretøjer. Endvidere fremhæves, at biobrændsler passende kunne promoveres ved lavere afgifter herpå.

Landsorganisationen i Danmark (LO) stiller sig positivt over for forslaget. LO lægger vægt på, at en omlægning bidrager til at reducere CO₂-udledningen. En forenkling af beskatningen af personbiler vil samtidig medvirke til at mindske de aktuelle problemer med at tage sin bil med ved flytning på tværs af EU's landegrænser.

Rådet for Bæredygtig Trafik (RBT) finder, at den danske bilbeskatning ligger uden for EU's kompetenceområde, og finder, at Kommissionen optræder som talerør for den europæiske bilindustri. Forslaget vil således ifølge RBT medføre, at Danmark oversvømmes af 44 pct. flere biler, som vil skabe kaos. Lande uden bilindustri såsom Finland, Grækenland og Danmark har indtil nu heldigvis kunnet fastholde en pæn registreringsafgift. RBT opfordrer Danmark til at fastholde, at EU ikke skal blande sig i den danske bilbeskatning. Danmark blev således også frifundet den 15. juni 2005 i en sag ved EF-domstolen – anlagt af Kommissionen på foranledning af brancheforeningen, Den Danske Bilbranche. RBT finder ikke, at forslaget vil være til fordel for miljøet, da bilsalget vil eksplodere, hvilket vil øge bilkørslen – på trods af forbrugsrelaterede afgifter sættes tilsvarende op. Endvidere er bilproduktion meget energikrævende, hvorfor en hurtig udskiftningstakt for biler vil gøre ondt værre. RBT anfører endvidere, at både køb og brug af biler er blevet meget billigere gennem de seneste 25 år – alene fra 1980 til 1998 er biler blevet 48 pct. billigere set i forhold til danskernes disponible indtægt, mens benzinprisen er faldet med 82 pct. udregnet på samme måde, jf. Bilmagasinet. RBT finder, at Kommissionen overdriver beskatningsniveauet i Danmark, og har lavet alvorlige fejl i beskrivelsen af de danske regler i baggrundspapirerne. Det er således udeladt, at beskatningen kun er 104,06 pct. når bilens importpris er op til 62.700 kr., hvorved registreringsafgiften af en ny bil til 99.995 kr. kun udgør ca. 47 pct. af købsprisen hos forhandleren. Der er endvidere udeladt diverse fradragsmuligheder for abs-bremser mv. og muligheden for gulpladebiler er tillige udeladt.

Skatteborgerforeningen (SBF) finder det grundlæggende betænkeligt, at Kommissionen blander sig i danske skatteforhold, og mener derfor udelukkende, at forslagens elementer kan betragtes som anbefalinger til den danske regering. SBF hilser en afvikling af registreringsafgiften velkommen, og foreslår regeringen at gennemføre afviklingen hurtigere end foreslået. SBF bemærker, at det er foreningens grundlæggende opfattelse, at bilafgifter mest hensigtsmæssigt opkræves, således at de korresponderer med de omkostninger, privatbilismen vurderes at påføre det offentlige. SBF finder, at den eksisterende registreringsafgift og den grønne ejerafgift begge ”belønner” de bilejere, som bruger bilen mest muligt ved at nedbringe den betalte afgift pr. kørt kilometer. SBF finder, at den grønne ejerafgift kunne udvides med faktorer som: partikeludledning pr. kørt kilometer, sikkerhed mm. SBF opfordrer regeringen til snarligst at lave særlige ordninger, der tillader (evt. tilskynder til), at bilister nemt og uden for mange omkostninger kan afmelde deres bil i kortere eller længere perioder og på den måde slippe for at betale den periodiske ejerafgift. SBF forventer, at allerede indregistrerede biler fortsætter under det nuværende system, hvilket SBF finder vil ligge inden for rammerne af skattestoppet. SBF opfordrer regeringen til løbende at overveje om forhøjelse af benzinafgiften kan lade sig gøre med de grænsehandelsmæssige aspekter for øje, og derefter udnytte muligheden til samtidig at reducere provenuet fra andre generelle afgifter på privatbilisme. SBF finder, at dette vil være inden for skattestoppets rammer, idet sigtet er miljømæssigt. SBF finder, at vej- og kørselsafgifter bør afvises ud fra de betænkelige overvågningsaspekter, der ligger heri. Indførelse af bompunge (f.eks. i storbyer) finder SBF vil være et brud på skattestoppet, hvis det

ikke samtidig garanteres, at det opnåede provenu finder sin vej tilbage til landets bilister igen. Men SBF finder, at regeringen med fordel kunne se nærmere på en generel vejafgift, baseret på et såkaldt vignetsystem (maskinaflæsbar vignet). Afslutningsvis anfører SBF, at det samlede provenu fra bilafgifter efter foreningens opfattelse overstiger de offentlige udgifter forbundet med privatbilisme, og derfor med tiden må og skal reduceres, men også at regeringens førsteprioritet bør være reduktioner af den danske beskatning af arbejdskraft (først og fremmest den høje marginalbeskatning).

Det Økologiske Råd (ØR) finder, at Danmark bør arbejde for en ordening, hvor alle typer bilafgifter inddrages, og hvor alle EU-landene skal sikre gennemførelse af ”forureneren betaler”-princippet på personbilområdet. I praksis er det dog meget vanskeligt at beregne den samlede miljøbelastning, og det skal derfor samtidig sikres, at det samlede afgiftsniveau er højt nok til at medvirke til at løse miljøproblemerne, herunder at transporten bidrager forholdsmæssigt til opfyldelsen af EU’s klimaaftaler. ØR finder ikke, at muligheden for at opkræve en afgift ved køb bør fjernes, da det ikke kun er bilkørsel, men også produktion og bortskaffelse af biler, der bidrager til miljøproblemer. Afgiften bør derimod gøres afhængig af bilens miljøbelastning i en samlet livscyklusvurdering, herunder også dens partikelemissioner. ØR finder, at afgiften ved kørsel bør øges væsentligt – mest hensigtsmæssigt ved indførelse af kilometerafhængige afgifter, bedst som kørselsafgifter. ØR finder, at der af hensyn til det indre marked kan indføres maksimumsgrænser for registreringsafgiften, dog mindst 130 pct. af bilens pris uden afgifter, men at der skal gives mulighed for afgiftssænkning ved indførelse af kompenserende kørselsafgift. ØR finder endvidere, at der skal være mulighed for afgiftsdifferentiering for de mindst brændstofforbrugende biler og for dieslbiler uden partikelfiltre, og foreslår mulighed for særlig afgiftsfritagelse for særlige miljøvenlige biler, svarende til ”LUPO”-loven. ØR finder, at der tilsvarende skal sikres incitament til sikkerhedsfremmende foranstaltninger i biler.

Skatterevisorforeningen, Registrerede Revisorer FRR, Foreningen Danske Revisorer og Advokatrådet har meddelt, at forslaget ikke har givet anledning til bemærkninger.

Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg. Der er sendt grundnotat til Folketingets Europaudvalg den 17. november 2005.

Holdning

Dansk holdning til formandskabets kompromisforslag

Forslag 2: Binding af en del af bilafgifternes provenu til CO₂

Danmark kan på basis af formandskabets forslag støtte at binde en del af bilafgiftens provenu til CO₂-udledningen.

Forslag 3: Godtgørelse af afgift ved udførsel af biler

Danmark godtgør på nuværende tidspunkt for meget forudbetalt ejer- eller vægt-afgift, når en bil afmeldes fra registrering (f.eks. fordi den udføres). Danmark re-funderer desuden registreringsafgift ved udførsel af biler.

Danmark har på arbejdsgruppeniveau givet tilslutning til et videre arbejde og sær-ligt peget på behovet for en bagatelgrænse (så det ikke bliver ”det rene skrot”, der ydes godtgørelse af ved udførsel). Endvidere har Danmark peget på behovet for en regel svarende til den danske 15 pct.-regel, så det undgås, at godtgørelsen får karakter af statsstøtte til udførsel af brugte biler.

Andre landes holdning

Der er støtte til at opretholde mulighed for registreringsafgift. Et flertal støtter et videre arbejde med CO2-baseret afgiftsgrundlag samt godtgørelse af afgift ved udførsel af biler.

Dagsordenspunkt 4c: Momspakken

Resumé

På ECOFIN den 13. november ventes en drøftelse af mulige løsninger på Luxembourgs problemer med at acceptere, at fjernleverede ydelser til private momses i forbrugslandet i stedet for i oprindelseslandet.

KOM(2004)728, KOM(2003)822, KOM(2005)334

Baggrund og indhold

På ECOFIN-mødet den 13. november 2007 ventes en drøftelse af et udestående spørgsmål vedrørende Luxembourgs holdning til, at en række ydelser, der fjernleveres til private over grænserne, skal momses i forbrugslandet i stedet for i oprindelseslandet.

Momspakken blev senest drøftet på ECOFIN-mødet den 5. juni 2007. Her blev der opnået politisk enighed om pakken – dog således at:

- 1) Luxembourg kunne ikke på rådsmødet den 5. juni sige ja til forbrugslandsbeskatning af fjernleverede tele-, elektroniske og broadcastydelser B2C, hvorfor denne forbrugslandsbeskatning skal drøftes videre;
- 2) Der skal ses nærmere på et fransk krav om, at oprindelseslandene skal hjælpe forbrugslandene med at kontrollere forbrugslandsmomsen af fjernleverede ydelser B2C;
- 3) Der skal ses nærmere på krav fra Malta om ændring af kompromisteksten vedrørende langtidsudlejning af transportmidler for så vidt angår langtidsudlejning af lystfartøjer, og
- 4) Der skal ses nærmere på krav fra Cypern om, at salg af ydelser ombord på krydstogtskibe m.v. ikke skal beskattes under rejse i internationalt farvand, selv om rejsen i øvrigt er en "EU-rejse" (i modsætning til en "3. landsrejse")

Rådet bekræftede, at det har til hensigt formelt at vedtage momspakken før 31. december 2007 med henblik på, at pakken træder i kraft senest 1. januar 2010.

Indholdet af forslagene i momspakken er følgende:

Forslag om ændret beskatningssted for ydelser B2B og B2C

Dette forslag ændrer beskatningsstedet for grænseoverskridende salg af tjenesteydelser til private (B2C) og virksomheder (B2B), således at ydelserne hovedsageligt momses i forbrugslandet.

Forslag om nyt 8. momsdirektiv

En momspligtig virksomhed, som foretager et indkøb i et medlemsland, hvor virksomheden ikke er registreret – og derfor ikke har mulighed for at få momsfradrag – kan søge om godtgørelse af momsen på indkøbet i det pågældende land

på baggrund af det 8. momsdirektiv. Procedurerne vedrørende godtgørelsesanmodninger efter direktivet er imidlertid så administrativt omfattende, at mange virksomheder ikke søger godtgørelserne.

Forslaget betyder en modernisering af godtgørelsesprocedurerne i 8. momsdirektiv, der vil gøre det lettere for virksomhederne at søge moms på indkøb i de andre EU-lande tilbage fra disse landes myndigheder.

Moderniseringen kræver ændringer i forordningen om administrativt samarbejde (1798/2003), idet der skal laves et system for elektroniske udvekslinger af de relevante dokumenter og informationer. Det elektroniske system går under benævnelser VIES II¹.

Forslag om "Mini One Stop Shop"

Forslaget medfører, at der fra tidspunktet for ikrafttræden af ændrede regler for beskatningsstedet af grænseoverskridende ydelser B2B/B2C etableres en "mini One Stop Shop". Ordningen skal være tidsbegrænset, men i princippet gælde, indtil der kan etableres en helt ny One Stop Shop-ordning.

Mini One Stop Shoppen er en udvidelse af den ordning, som siden 2003 har været gældende, når virksomheder fra 3. lande sælger e-handelsydelser til private i EU. Ordningen betyder, at en sælgervirksomhed kun skal momsregistreres i ét EU-land, uanset hvor mange EU-lande den har salg til og dermed er momspligtig i. Alle momsangivelser og momsbeløb sendes til registreringslandet, som efterfølgende fordeler pengene til de medlemslande, hvor der har været salg til.

Mini One Stop Shop-ordningen foreslås udvidet til at omfatte både 3. landsvirksomheders og EU-virksomheders B2C-salg af e-handelsydelser, teleydelser og radio- og tv-spredningsydelser til EU-lande, hvor virksomheden ikke er momsregistreret.

Som konsekvens af, at mini One Stop Shop-ordningen foreslås udvidet med EU-virksomhedernes salg af teleydelser og e-handelsydelser mv. til private, foreslås forordning 1798/2003 om administrativt momssamarbejde tilrettet, således at de regler for samarbejdet, der hidtil har været gældende for 3. landssærordningen, også gælder i relation til mini One Stop Shop-ordningen.

Hjemmelsgrundlag

Forslagene er fremsat i henhold til Traktatens artikel 93, som kræver vedtagelse med enstemmighed.

¹ Forkortelse for "VAT Information Exchange System".

Nærhedsprincippet

Kommissionens forslag har til formål at lette virksomhedernes grænseoverskridende handel og dermed funktionen af det indre marked. Forslagene vil ikke påvirke medlemslandenes afgiftskompetence ud over, hvad der er nødvendigt for det indre markeds funktion. Regeringen skønner derfor, at forslagene er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet behandlede både B2B/B2C-forslaget og forslaget vedrørende One Stop Shop mv. den 7. september 2005 og støttede forslagene, idet man dog opfordrede Rådet til at medtage visse mindre forslag til tekstændringer i B2B/B2C-forslaget.

Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

De udestående spørgsmål ventes ikke at have konsekvenser for gældende dansk momslovgivningen.

Statsfinansielle konsekvenser

Forslag om ændret beskatningssted for ydelser B2B og B2C skønnes at give staten et merprovenu på godt 300 mio. kr. årligt. En stor del af disse penge må forventes at skulle tilbageføres som kompensation til transportvirksomheder, der hidtil har leaset transportmidler i andre EU-lande (overvejende busser).

Forslagene om mini One Stop Shop og 8. momsdirektiv skønnes at give staten et varigt nettoprovenutab på ca. 60 mio. kr., hvor ca. 55 mio. kr. vedrører forslaget om nyt 8. momsdirektiv, som skønnes at medføre, at flere udenlandske virksomheder vil søge om moms godtgørelse.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

En vedtagelse af B2B/B2C-forslagene samtidig med anvendelse af en mini One Stop Shop (og ikke en helt ny stor shop) vil betyde, at nogle virksomheder ikke kan anvende en administrativt forenklet shop-ordning, men må lade sig registrere i forbrugslandene vedrørende salg af de ydelser, der ikke er omfattet af mini One Stop Shoppen. Disse virksomheder vil få en administrativ omkostning. Det skønnes dog, at der er tale om ganske få virksomheder, idet alle e-handelsvirksomheder – som antages at udgøre langt hovedparten af de virksomheder, der berøres af de ændrede B2C-regler – omfattes af mini One Stop Shoppen.

Høring

Det udestående spørgsmål har ikke været i høring. For høring af den samlede momspakke henvises til det supplerende samlenotat forud for rådsmødet (ECO-FIN) den 28. november 2006.

Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Momspakken har tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg forud for ECOFIN den 5. maj 2006, ECOFIN den 7. juni 2006, ECOFIN den 28. november 2006 og ECOFIN den 5. juni 2007.

Forslag om beskatningssted for ydelser B2B og B2C

Grundnotat om Kommissionens oprindelige forslag (B2B) blev oversendt til Folketingets Europaudvalg den 16. januar 2004, og supplerende grundnotat blev oversendt den 14. april 2004. Desuden blev det oprindelige forslag forelagt til forhandlingsoplæg forud for rådsmødet (ECOFIN) den 7. december 2004.

Et revideret grundnotat om Kommissionens ændrede forslag (B2B og B2C) blev oversendt til udvalget den 5. oktober 2005. Ændringsforslaget vedrørende salg af ydelser til private blev forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg forud for det Europæiske Råds møde den 15.-16. december 2005.

Forslag om 8. momsdirektiv og One Stop Shop

Grundnotat er oversendt den 7. december 2004, og supplerende grundnotat er oversendt den 14. april 2005. Fremskridtsrapporten vedr. "One Stop Shop" mv. blev forelagt Folketingets Europaudvalg forud for ECOFIN den 8. november 2005.

Forslaget har været forelagt Folketingets Europaudvalg forud for ECOFIN den 16. november 2004 og forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg forud for ECOFIN den 7. juni 2006.

Mini One Stop Shoppen blev forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering forud for rådsmøderne ECOFIN den 28. november 2006 og 5. juni 2007.

Holdning

Dansk holdning

Danmark er positivt indstillet over for momspakken og støtter som udgangspunkt forslag, der forenkler og nedbringer virksomhedernes administrative byrder.

Danmark finder, at momspakken bør vedtages i den form, som et stort flertal af landene har kunnet opnå enighed om.

Andre landes holdninger

Et stort flertal af lande støtter det kompromis om momspakken, der blev enighed om i juni 2007.