

angivelsesudskrivning. Udgiften hertil skønnes til 50.000 kr.

Forslagets satsændringer skønnes at medføre engangsudgifter til tilretning af punktafgiftsopkrævningsystemet (Økonomisystemet SAP38s SD-modulet) på indtil 10.000 kr. Størelsen af beløbene er behæftet med en vis usikkerhed, og det kan ikke udelukkes, at der er andre udgifter end anført ovenfor.

5. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

5.1. Ændringer i momsloven

Flymoms

Forslaget skønnes med en vis usikkerhed at medføre, at luftfartselskaber, der hovedsageligt flyver i udenrigstrafik, får en økonomisk gevinst på mellem 175 og 200 mio. kr. årligt, som vil kunne medføre et prisfald på ca. 7 % for selskabernes indenrigsflyvninger. Det antages, at forslaget vil betyde, at der i fremtiden kun helt undtagelsesvis vil være selskaber der flyver mindre end 55 pct. i udenrigstrafik og derfor i momsmæssig henseende vil være »indenrigsluftfartselskaber«. Sådanne »indenrigsluftfartselskaber« vil få en meromkostning i relation til indenrigsflyvningerne, der kan betyde stigende billetpriser på ca. 10 % for disse flyvninger. Herudover vil virksomheder, der sælger, udlejer, reparerer og vedligeholder fly til især private miste omsætning.

Interesseforbundne parter

Forslaget om interesseforbundne parter skønnes at give virksomhederne (overvejende i forbindelse med kantiner) en meromkostning på ca. 200 mio. kr. årligt.

Omvendt betalingspligt

Forslaget om omvendt betalingspligt skønnes at medføre en mindre likviditetsgevinst for virksomhederne. Likviditetsgevinsten opstår, fordi betalingsfristen i forhold til de udenlandske virksomheder oftest er kortere end kredittiden ved momsafregningen i forhold til de danske skattemyndigheder.

Investeringsgoder m.v.

Forslaget om investeringsgoder m.v. og delregistrering skønnes at give virksomhederne en økonomisk gevinst på henholdsvis mellem 5 og 10 mio. kr. og 2 mio. kr. årligt.

5.2. Ændringer i afgiftslovene

For så vidt angår de økonomiske konsekvenser for erhvervslivet henvises der til ovenstående bemærk-

ninger under offentlige økonomiske konsekvenser vedrørende provenuvirkningerne.

Lovforslaget skønnes ikke at have nævneværdige konsekvenser for konkurrencen.

6. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

6.1. Ændringer i momsloven

Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsReguleringen (CKR) med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel. CKR vurderer, at forslaget indeholder både lettelser og løbende byrder, men at omfanget heraf dog ikke berettiger, at lovforslaget bliver forelagt et virksomhedspanel.

Omfanget af de enkelte konsekvenser vil blive opgjort i forbindelse med AMVAB-opdateringen (AMVAB = Aktivitetsbaseret Måling af Virksomhedernes Administrative Byrder) i efteråret 2008. Dog sker opdateringen først i efteråret 2009 for så vidt angår udvidelsen af omvendt betalingspligt og ændringen for delregistrerede virksomheder.

6.2. Ændringer i afgiftslovene

Oplagshavere kan med de gældende regler levere brændstof afgiftsfrit til luftfartøjer, uden at disse har en bevilling til afgiftsfrihed. Leverandørerne skal fremover til at skelne mellem erhvervsmæssig og ikke erhvervsmæssig anvendelse af luftfartøjerne. Der vil derfor skulle ske en justering af den hidtidige ordning, evt. ved en generel indførelse af bevillinger. Det vil være nødvendigt at drøfte dette med de berørte brancher.

Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i Erhvervsregulering (CKR) med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel. CKR vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser i et omfang, der berettiger, at lovforslaget bliver forelagt et virksomhedspanel. Forslaget bør derfor ikke forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.

7. Miljømæssige konsekvenser

7.1. Ændringer i momsloven

Forslaget skønnes ikke at have nævneværdige konsekvenser for miljøet.