



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0173664

(Tidligere nr.: 2012-511-0092)

Dato: 14. august 2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringsskema samt de modtagne høringssvar vedrørende L 197 - Forslag til lov om ændring af lov om forskellige forbrugsafgifter, brændstofforbrugsafgiftsloven, tonnageskatteoven og forskellige andre love

(Indeksring af forskellige punktafgifter og de løbende bilafgifter, regulering af tonnageskatten, forhøjelse af udligningsafgiften og forlængelse af afgiftsfritagelsen for brint- og elbiler).

Thor Möger Pedersen

/Lene Skov Henningsen

Høringsskema indeholdende høringssvar og kommentarer hertil vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af lov om forskellige forbrugsafgifter, brændstofforbrugsafgiftsloven, tonnageskatteloven og forskellige andre love (Indeksering af forskellige punktafgifter og de løbende bilafgifter, regulering af tonnageskatten, forhøjelse af udligningsafgiften og forlængelse af afgiftsfritagelsen for brint- og elbiler).

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
Advokatrådet	Advokatrådet har ingen bemærkninger.	
Brancheorganisationen for værksteder (CAD)	<p>CAD kan på ingen måde indstille forslaget til vedtagelse. Skatteministeriet opfordres til at foretage en væsentlig grundigere undersøgelse af de samlede konsekvenser, og på det grundlag sende forslaget i høring igen.</p> <p>De danske bilejere er blandt de hårdest beskattede allerede ved køb af bil, hvorfor CAD er imod yderligere stramninger.</p> <p>Lovforslaget indeholder ingen vurdering af, hvilke konsekvenser forslaget vil få for den bilsælgende del af autobranchen eller for autoreparatørerne, pga. lavere bilsalg og prisfald på dieselbiler, og hermed er konsekvenserne for antallet af arbejds- og praktikpladser heller ikke belyst.</p> <p>Et indgreb som påvirker grundlaget for værkstedernes omsætning negativt, vil indebære yderligere reduktion af arbejds- og praktikpladser indenfor autobranchen, og der er mangel på begge dele.</p>	<p>Forhøjelsen af bilafgifterne må isoleret set forventes at påvirke bilbranchen negativt, men bilforbruget forventes kun påvirket i begrænset omfang.</p> <p>Forhøjelsen skal ses i sammenhæng med, at den bidrager til finansieringen af en markant nedsættelse af skatten på arbejde med i alt godt 14 mia. kr. frem mod 2022, hvilket må forventes at komme også autobranchen til gode. Skattereformen skønnes på længere sigt at indebære en forøgelse af den samlede beskæftigelse svarende til ca. 15.800 personer.</p> <p>Herudover skal det bemærkes, at udligningsafgiften ikke er ændret siden 2002. Der er opstået en afgiftsmæssig fordel for ejerne af dieselbiler i forhold til ejerne af benzinbiler. Det er denne afgiftsbetingede skævhed, der rettes op på med forhøjelsen af udligningsafgiften.</p> <p>Med den fremadrettede regulering af vægt- og ejerafgiften til 2020, fastholdes alene afgifternes reale værdi. Med reguleringen af udligningsafgiften sikres det, at afgiften fortsat udjævner den afgiftsmæssige fordel ved diesel, som netop er intentionen med udligningsafgiften.</p>
Bryggeriforeningen	Bryggeriforeningen ser overordnet positivt på skattereformen, som sænker skatten på arbejde, hvilket vil forbedre konkurrenceevne og skabe arbejdspladser i	Bemærkningerne er noteret.

Danmark. Bryggerforeningen er derimod bekymret for, at en del af finansieringen sker gennem øgede afgifter, der indebærer tab af arbejdspladser.

Indekseringen vil øge grænsehandelen, når afgiftsspændet øges. Tyskland har ikke hævet deres afgifter på øl de seneste 20 år, og Tyskland har ligesom Sverige ikke afgift på læskedrikke. Konsekvensen er mere grænsehandel, mindre provenu og tabte arbejdspladser. Øget grænsehandel påvirker desuden miljø og klima negativt, når danskerne kører til grænsen for at handle varer, de ellers kunne købe lokalt.

Siden den seneste grænsehandelsrapport er grænsehandelen med øl og læskedrikke steget betydeligt herunder bl.a. som følge af afgiftsstigningerne i forbindelse med finansloven for 2012.

Bryggerforeningen må derfor kraftigt advare mod at indekserer varer, der er så grænsehandelsfølsomme som øl og læskedrikke.

Den psykologiske effekt kan være langt større end den effekt, indekseringen ud fra en nøgtern vurdering burde have. Desuden vil en indeksering øge inflationen og ramme socialt skævt, fordi afgifterne på øl og læskedrikke belaster de laveste indkomster hårdest. Ser dog med tilfredshed, at regeringen løbende følger udviklingen i grænsehandelen.

En indeksering af ølafgiften vil forskyde forbruget mod produkter med højt indhold af alkohol, fordi afgiften på spiritus ikke indekseres.

Det er de samlede prisforskelle mellem landene, der driver grænsehandlen og dermed også de underliggende forskelle i pris ekskl. moms og afgifter.

Da afgiftsniveauet for øl i Tyskland er lavt, og da Sverige og Tyskland ikke har afgift på sodavand, vil en langt større del af varernes pris stige i takt med den almindelige prisudvikling i de to lande. Indekseringen forventes derfor alt andet lige at fastholde prisforskellen i forhold til Tyskland og Sverige, for så vidt angår de varer, som i Tyskland og Sverige ikke er omfattet af afgift og i en vis udstrækning også for de varer, som i Tyskland kun er pålagt en lav afgift. Dermed vurderes virkningerne på grænsehandelen også at være meget begrænsede.

Herudover er Skatteministeriet ikke bekendt med, at der skulle være en psykologisk effekt på grænsehandlen, som skulle medføre en stigning ud over det, som de faktiske afgiftsforhøjelser tilsiger.

Afgiften på spiritus udgør i dag 150 kr. per liter ren alkohol, mens den for øl er 63,6 kr. per liter ren alkohol. Yderligere forhøjelser af spiritusafgiften forventes derfor at medføre provenutab. Derfor indekseres spiritusafgiften ikke. Herudover vil forskydningen mod spiritus være begrænset.

	<p>Ølmoderationsordningen udhules, hvis den ikke samtidig reguleres, idet den reelle afgiftsstigning ellers bliver forholdsmæssigt højere for mikrobryggerierne.</p> <p>Bryggeriforeningen er helt generelt modstander af at hæve læskedrikafgiften gennem en indeksering, fordi det ikke har nogen væsentlig sundhedsmæssig effekt. Gennem de seneste 10 år er der som følge af sukkerreducerede læskedrikalternativer sket en betragtelig nedgang i sukkerindtaget fra læskedrikke, hvilket har bidraget mest til at reducere børns og voksnes sukkerindtag. Indekseringen vil efter Bryggeriforeningens opfattelse øge grænsehandelen, men vil ikke reducere forbruget.</p>	<p>Bemærkningerne er imødekommet. Sætserne i ølmoderationsordningen vil også blive omfattet af indekseringen.</p> <p>Der er tale om en indeksering med den forventede prisudvikling på 1,8 pct. om året. Afgifternes reale værdi fastholdes frem til 2020. Der er derfor ikke tale om en reel forhøjelse, og dermed fastholdes den adfærdsregulerende effekt af afgift reelt. Samtidig fastholdes forbrugernes tilskyndelse til at vælge det sukkerfrie alternativ frem for det sukkerholdige til gavn for sundheden.</p> <p>Det er ikke vurderingen, at indekseringen af sodavandsafgiften vil have væsentlig betydning for grænsehandelen, jf. ovenfor.</p>
<p>Business Danmark</p>	<p>Business Danmark er uenig i, at forhøjelsen af udligningsafgiften vil have en positiv grøn effekt. Forhøjelsen kan få erhvervslivet til i højere grad at vælge benzinbiler med et højere CO<sub>2</sub>-udslip end dieslbiler.</p> <p>Der kan være mange gode grunde til at forlænge afgiftsfritagelsen for elbiler, men elbiler er ikke et alternativ for erhvervslivet i dag. Der opnås derfor næppe en grønere dansk bilpark ved at favorisere elbilerne på bekostning af diesel- og hybridbiler, som har en lang rækkevidde og er miljørigtige.</p>	<p>Det er rigtigt, at benzindrevne biler er mindre energieffektive end tilsvarende dieseldrevne. Omvendt udleder benzindrevne biler mindre NOx og færre partikler, og de er derfor bedre, når det gælder luftkvaliteten.</p> <p>De gældende satser for energiafgiften af diesel og benzin samt for udligningsafgiften har medført, at også bilister med en årskørsel under gennemsnittet, vælger dieseldrevne biler. Det giver alt andet lige en dårligere luftkvalitet i byerne, end hvis der var balance i afgifterne.</p> <p>Skal bilen bruges til lange daglige ture, er el-drevne biler, som teknologien ser ud i dag, ikke et alternativ til diesel- eller benzin-drevne biler. Det ændrer forslaget ikke ved, men det kan i et vist omfang tilskynde skift fra diesel-drift til benzindrif, herunder til benzin/el hybridbiler.</p> <p>Udvidet brug af el-drevne biler til kortere ture i byerne kan endvidere give væsentlige forbedringer af</p>

		<p>luftkvaliteten.</p> <p>Når det gælder biler, som kan køre langt på en liter brændstof, herunder hybridbiler, gives der med de nugældende regler store fradrag i registreringsafgiften. Ejerafgiften afhænger endvidere af brændstofforbruget, ligesom udligningsafgiften, og bilafgifterne tilskynder hermed i dag til valg af bil med en god brændstoføkonomi.</p>
Danske Advokater	Danske Advokater har ingen bemærkninger.	
Danmarks Rederiforening	<p>Danmarks Rederiforening byder generelt skattereformsforslagene velkommen, idet de tager fat på problemet med den for høje personbeskatning i Danmark.</p> <p>Det indebærer også, at de i forhold til denne høring accepterer, at satserne i tonnageskatteloven fremover indeksreguleres, så den faktiske skattebetaling fra rederierne ikke eroderes over tid. De gør dog opmærksom på, at dette ikke er normen i EU, og at man derfor i øvrigt skal være yderst forsigtig med at regulere disse satser for at undgå, at dansk skibsfarts rammevilkår adskiller sig mærkbart fra konkurrenternes.</p>	Bemærkningerne er noteret.
Dansk Arbejdsgiverforening (DA)	DA har ingen bemærkninger.	
Dansk Erhverv	<p>Ser positivt på den samlede skattereform, som trækker i en fornuftig retning for samfundsøkonomien og erhvervslivets rammevilkår.</p> <p>Ifølge OECDs statistikker er Danmark det land, som er mest ude af takt med nabolande, når det drejer sig om indirekte skatter. Smertegrænsen for nye skatter og afgifter er nået, ikke mindst for de grænsehandelsfølsomme varer. Det er ærgerligt, at en del af skattereformen finansieres ved indek-</p>	<p>Bemærkningerne er noteret.</p> <p>Se kommentaren til Bryggeriforeningen.</p>

	<p>sering af punktafgifter.</p> <p>Dansk Erhverv er modstander af indeksering på dette område, da det vil udbygge afgiftsforskellen til vore nabolande, herunder set i lyset af at hverken Sverige eller Tyskland indekserer den type afgifter. Resultatet bliver mere grænsehandel, mindre udenlandsk handel og mindre beskæftigelse; ikke mindst i udkantsområderne.</p> <p>Den psykologiske betydning af indekseringerne vil få en effekt på grænsehandelen, som overstiger det provenu, som statskassen får ind.</p> <p>Betegnelsen ”usunde varer” er i øvrigt ikke retvisende, idet fedtafgiften pålægges en meget stor del af det samlede fødevareudbud og kan på ingen måde isoleres til de ”usunde varer”. Tilsvarende med nødder mv. der er pålagt chokoladeafgift (råstofafgift).</p> <p>Dansk Erhverv finder, at forhøjelsen af udligningsafgiften vil have negative miljømæssige konsekvenser, idet dieselmotorer alt andet lige er mere energieffektive end benzinmotorer, og dieselmotorers partikeludslip kan reduceres ad andre veje.</p> <p>Forhøjelsen giver en omkostningsforøgelse for virksomheder og private med dieselmotorer, og har negative konsekvenser for arbejdsudbuddet, hvilket ikke er hensigtsmæssigt. Ændringer af brændstofbeskatningen bør afvente den annoncerede provenuneutral omlægning af bilafgifterne.</p>	<p>Se kommentaren til Bryggeriforeningen.</p> <p>De afgifter, som foreslås indekset, er for størstedelens vedkommende varer, som er usunde, når de forbruges i større mængder. På den baggrund er det ikke vurderingen, at betegnelsen ”usunde varer” er vildledende. Fedtafgiften pålægges det mættede fedt i en lang række varer. Afgiftsbelastningen er størst på de varer, der har et højt indhold af mættet fedt, og som dermed kan betegnes som usunde.</p> <p>Formålet med forhøjelsen af udligningsafgiften er at rette op på en afgiftsbetinget skævhed, idet der gennem årene er opstået en afgiftsmæssig fordel for ejerne af dieselmotorer i forhold til ejerne af benzinmotorer.</p> <p>Forhøjelsen skal også ses i lyset af, at den bidrager til at finansiere en markant nedsættelse af skatten på arbejde. Den samlede skattereform skønnes på længere sigt at forøge beskæftigelsen svarende til ca. 15.800 personer i job.</p> <p>Dieselmotorer udleder mere NOx og flere skadelige partikler sammenlignet med benzinmotorer. Det gælder særligt de ældre motorer. Forhøjelsen kan derfor, som en positiv sideeffekt rette op på en afgiftsbetinget skævhed og bidrage til at</p>
--	--	---

	<p>Forlængelsen af afgiftsfritagelsen for el- og brintbiler giver miljømæssigt mening. Men det vil give lige så stor miljømæssig mening og meget mere erhvervs- og vækstmæssig mening at allokere støtten til produktion af bioprodukter og enzymer med lige så stort potentiale på transportområdet, og som produceres i Danmark i modsætning til biler.</p>	<p>reducere udledningen af NO<sub>x</sub> og partikler, bl.a. gennem en hurtigere udskiftning af de ældste dieslbiler.</p> <p>Når det gælder hensynet til klima og miljø, vil regeringen gennemføre en provenuneutral omlægning af bilafgifterne med henblik på fremme en grøn bilpark.</p> <p>Med hensyn til biobrændstoffer gives efter gældende regler incitament til anvendelse heraf gennem brændstofafgifterne. Alle dieslbiler kan køre på diesel iblandet en vis mængde biodiesel og alle benzindrevne biler på benzin iblandet en vis mængde bioethanol. På den måde gives allerede i dag effektiv tilskyndelse til udvidet brug af biobrændstoffer.</p>
<p>Dansk Industri (DI)</p>	<p>DI støtter ikke den kraftige afgiftsforhøjelse, som lovudkastet medfører. I første omgang vil det medføre en stor likviditetsbelastning af de danske virksomheder, men i det omfang, afgifterne ikke kan overvæltet på forbrugerne, vil der også være tale om en reel øget afgiftsbelastning.</p> <p>Særligt er DI kritisk over for den forslåede indeksering af punktafgifterne, som vil bidrage til at øge grænsehandlen yderligere – både med traditionelle grænsehandelsvarer, men også med en lang række andre varer, som i stigende grad er omfattet af grænsehandel.</p> <p>Grænsehandel flytter økonomisk aktivitet ud af landet til skade for danske arbejdspladser og økonomien generelt. DI opfordrer derfor til, at et politisk flertal snart opnår enighed om at sænke de mest forvridende og skadelige afgifter, og ved samme lejlighed det samlede skattetryk.</p>	<p>Bortset fra forhøjelsen af udligningsafgiften er der alene tale om, at afgifterne indekseres med den forventede prisudvikling, og der er derfor ikke tale om reelle forhøjelser, men om at afgifternes reale værdi frem til 2020 fastholdes.</p> <p>Det er ikke forventningen, at indekseringen vil have en væsentlig effekt på grænsehandelen, jf. kommentaren til Bryggeriforeningen.</p> <p>Det er korrekt, at danskernes grænsehandel flytter økonomisk aktivitet ud af Danmark. Det berører dog primært detailhandelen, da de varer, som danskerne køber i udlandet, i høj grad produceres i Danmark. Grænsehandelseffekterne af forslaget vurderes at være meget begrænsede, da der alene er tale om en indeksering, som fastholder afgifternes reale værdi. Derudover indgår de mest græn-</p>

		sehandelsfølsomme afgifter ikke i indekseringen, dvs. afgifterne på tobak og spiritus, da de allerede har et niveau, hvor yderligere forhøjelser vurderes at medføre provenutab.
Danske Biludlejere	<p>Danske Biludlejere finder det uheldigt, at køretøjsafgifter endnu en gang skal finansiere andre politiske tiltag.</p> <p>Det giver ikke umiddelbart nogen mening at anføre, at forhøjelsen af udligningsafgiften har et sundhedsfremmende element, idet dieselbiler er forsynet med partikelfilter. Dieselbiler har endvidere en bedre brændstoføkonomi end tilsvarende benzindrevne biler, hvilket nedbringer miljøbelastningen og afhængigheden af fossile brændstoffer.</p>	<p>Der henvises til bemærkningerne til CAD og Dansk Erhverv om forhøjelsen af udligningsafgiften.</p> <p>Det skal endvidere bemærkes, at forlængelsen af afgiftsfritagelsen for el- og brintbiler bidrager til at fremme udbredelsen af disse klima- og miljøvenlige biler og til at reducere afhængigheden af fossile brændstoffer.</p>
Danske Regioner	Danske Regioner kan ikke nå at afgive høringssvar indenfor den fastsatte høringsfrist. Der tages forbehold for dels den politiske behandling af lovforslaget, og dels forbehold for lovforslagets økonomiske konsekvenser for regionerne.	
Danske Revisorer (FSR)	<p>FSR har noteret sig, at der primært er tale om en indeksering af afgiftssatserne i de pågældende afgiftslove og tonnageskatte love.</p> <p>FSR har ingen bemærkninger hertil.</p>	
Danske Slagtemestre (DSM)	<p>DSM anfører, at der verserer en retssag anlagt af DSM mod Skatteministeriet om det lovmedholdelige i fedtafgiften. DSM henviser til deres for retten fremlagte processkrifter, hvoraf det fremgår, at fedtafgiften ikke alene er i strid med EU-retten, men også er skadelig for folkesundheden. Ligeledes at afgiften reelt ikke er sundhedsmæssigt begrundet, men har fiskale hensyn.</p> <p>De fiskale effekter af fedtafgiften</p>	Provenuet fra fedtafgiften udgør i



	<p>er dog samlet set negative, da afgiften udvirker voldsomt stigende grænsehandel – og formentlig nu andrager i omegnen af 20 mia. kr. på årsbasis og da beregning og administration af afgiften beslaglægger betydelige ressourcer hos de afgiftspligtige virksomheder.</p> <p>DSM skal i den forbindelse tillade sig at betvivle Skatteministeriets offentligt udlagte vurdering af grænsehandlens omfang.</p> <p>DSM henviser til, at der tegner sig et politisk flertal for at afskaffe fedtafgiften, hvilket de finder glædeligt, og forventer, at det sker senest i forbindelse med finansloven for 2013. Derfor forekommer dette lovudkast, som lægger op til en forhøjelse af fedtafgiften på omkring 15 pct. at være helt vanvittig. DSM henviser i den forbindelse til en mail fra den 20. juli d.å. sendt til skatteordførerne for Folketingets partier.</p> <p>DSM henviser desuden til deres presseudtalelse af den 24. juni 2012.</p> <p>DSM er bekendt med, at der af ”regeringsgrundlaget” for den nuværende regering fremgår, at man ønsker at regulere fedtafgiften i takt med ”prisudviklingen”. Derfor undrer det dem, at man nu lægger op til at ville forhøje afgiften med ca. 15 pct., hvilket er langt ud over prisudviklingen.</p> <p>DSM henstiller kraftigt til, at fedtafgiften afskaffes, og at den del af høringsudkastet, som angår fedtafgiften, udgår af lovudkastet.</p>	<p>de første seks måneder af 2012 ca. 50 pct. af det forudsatte i finansloven for 2012, hvilket næppe havde været tilfældet, hvis der var sket en dramatisk stigning i grænsehandelen med de fedtafgiftspligtige varer.</p> <p>Indekseringen af fedtafgiften er en del af aftalen om skattereformen. Herudover er der ikke tale om en reel forhøjelse af afgiften men alene tale om, at der indekseres med den forventede prisudvikling på 1,8 pct. om året frem til 2020, svarende til en samlet forhøjelse på <math>((1,018)^8 - 1) * 100 = 15,34</math> pct. Herved sikres det, at afgiftens reale værdi fastholdes frem til 2020.</p> <p>Der er ikke tale om en reel forhøjelse, men alene tale om at afgifternes reale værdi fastholdes, ved at der indekseres med den forventede prisudvikling, jf. ovenfor.</p>
Dagligvareleverandørerne (DLF)	<p>DLF anfører, at fødevarer- og dagligvareområdet gennem krisen har været hårdt presset, og at de seneste afgiftsstigninger har bidraget til at fastholde en negativ flad udvikling i markedet. Det har betydet, at forbrugerne også er blevet</p>	<p>Indekseringen af afgifterne vil medføre den samme afgiftsstigning i kroner og øre på både discount og dyrere produkter. Den relative prisstigning vil dog være mindst for de dyreste produkter, da afgiften her udgør en mindre</p>

	<p>langt mere fokuseret på pris og en større del af deres forbrug købes på tilbud og har søgt mod discount og evt. lavere produktkvalitet.</p> <p>DLF anfører videre, at den generelle fokus på pris og de stigende afgifter har betydet en markant vækst i grænsehandelen, ikke alene på de traditionelle ”grænsehandelsprodukter”, men på en lang række dagligvarer. Det har ifølge DLF også bidraget til en forbrugeropfattelse af, at ”danske fødevarepriser er alt for høje” – en opfattelse der også har bidraget til stigende grænsehandel.</p> <p>DLF mener ikke, det er korrekt, at de danske fødevarepriser ligger over europæisk niveau og henviser til en undersøgelse foretaget af deres europæiske brancheorganisation, som viser, at de danske fødevarepriser uden moms ligger på niveau med gennemsnittet af de 12 lande, vi normalt sammenligner os med.</p> <p>DLF mener endvidere, at den høje danske fødevare moms og de høje danske punktafgifter på dagligvareområdet skaber en forbrugeropfattelse af, at de danske fødevarepriser er høje. Dermed rettes forbrugernes fokus mod pris, hvilket også bidrager til stigende grænsehandel.</p> <p>DLF mener endvidere, at indekseringen af afgifterne er lig med en indeksering af grænsehandlen med tab af arbejdspladser til følge.</p> <p>DLF anbefaler derfor bl.a., at man afstår fra implementering af indekseringen af afgifterne.</p>	<p>del af prisen, og afgiftsforhøjelserne tilskynder derfor isoleret set ikke til et skift til discount og evt. lavere produktkvalitet.</p> <p>Det er Skatteministeriets vurdering, at indekseringen af afgifterne vil have en meget begrænset effekt på grænsehandlen, jf. kommentar til Bryggeriforeningen.</p> <p>Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen konkluderede i maj 2012 (Tilbudskultur i dagligvarehandlen, Konkurrence- og Forbrugeranalyse 01, maj 2012), at selv når der korrigeres for forskelle i moms, afgifter, velstand og tilbud, er priserne i Danmark 4-6 pct. højere end i gennemsnittet af syv sammenlignelige EU-lande (Belgien, Danmark, Finland, Frankrig, Italien, Nederlandene og Tyskland).</p> <p>Se kommentar til Bryggeriforeningen.</p>
Datatilsynet	Datatilsynet har ingen bemærkninger.	
De Samvirkende Købmænd (DSK)	DSK vil gerne kvittere for de overordnede linjer i skattereformen. Resultatet er godt for dansk	Bemærkningerne er noteret.

	<p>økonomi, og tryghed hos bolig-ejerne kan forhåbentlig sætte gang i det private forbrug igen og skabe de arbejdspladser i den private sektor, der er hårdt brug for. Danmark skiller sig dog negativt ud med de indirekte skatter, især punktafgifterne, som ligger i top sammenlignet med andre lande.</p> <p>Siden den sidste grænsehandelsrapport fra 2007 har der været en række afgiftsstigninger, som har forøget grænsehandelen. Desuden har den økonomiske krise gjort forbrugerne mere bevidste end tidligere. Og på trods af at man ikke kender den nuværende grænsehandels omfang, ønsker regeringen endnu flere afgiftsforhøjelser.</p> <p>Hverken Tyskland eller Sverige har så mange afgifter som Danmark, og de har heller ikke faste indekseringer. Derfor tyder det på, at de foreslåede indekseringer er ensidige og blot udvider afgiftsspændet til de nærmeste nabolande.</p> <p>Den psykologiske virkning kan få større konsekvenser for grænsehandelen, end en mindre indeksering burde få.</p> <p>Grænsehandelsbutikkerne har øget markedsføringen i Danmark, især med dagligvarer. Med ensidige danske afgiftsforhøjelser bliver det endnu mere attraktivt at handle i Tyskland frem for i danske butikker</p> <p>DSK finder betegnelsen ”usunde varer” unfair, fordi det er en massebetegnelse for varer, som de fleste husstande har et naturlige for-</p>	<p>Det er Skatteministeriets vurdering, at indekseringen af afgifterne vil have en meget begrænset effekt på grænsehandelen, jf. kommentar til Bryggeriforeningen.</p> <p>Se kommentar til Bryggeriforeningen.</p> <p>Skatteministeriet er ikke bekendt med, at ændringer i de danske punktafgifter har påvirket udenlandske grænsehandelsbutikkers markedsføringsstrategi. En eventuel øget markedsføring rettet mod danske forbrugere skal sandsynligvis også ses i sammenhæng med den underliggende prisforskel mellem f.eks. Danmark og Tyskland, selv når man renser for moms og afgifter, jf. kommentar til Dagligvareleverandørerne.</p> <p>De afgifter, som foreslås indekset, er for størstedelens vedkommende varer, som er usunde, når de forbruges i større mængder, og på den baggrund er det ikke vur-</p>
--	--	--

	<p>brug af, og de bliver ikke sundere af at blive handlet uden for landets grænser.</p> <p>DSK opfordrer i øvrigt indtrængende til, at fedtafgiften afskaffes, og at sukkerafgiften ikke udvides, som annonceret, i 2013.</p> <p>En forøget grænsehandel og mindre handel fra udlændinge vil i øvrigt koste arbejdspladser og belastе miljøet.</p>	<p>deringen, at betegnelsen ”usunde varer” er vildledende eller unfair. Derudover er der med dette forslag ikke tale om reelle afgiftsforhøjelser på usunde varer, men udelukkende diskretionære forhøjelser af afgifterne svarende til en indeksering af afgifterne frem til 2020, som har til hensigt at fastholde afgifternes reale værdi.</p> <p>Effekten på grænsehandlen forventes, som nævnt ovenfor, at være begrænset, og dermed forventes effekten på beskæftigelsen ligeledes at være meget begrænset og må forventes hovedsageligt at berøre detailhandlen, jf. kommentar til Dansk Industri.</p>
Erhvervsstyrelsen	<p>Erhvervsstyrelsen har modtaget ovennævnte forslag i høring. Erhvervsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) har følgende bemærkninger for så vidt angår de administrative konsekvenser.</p> <p>Med forslaget sker der en forhøjelse af en række sundhedsfremmende afgifter, forbrugsafgifter, udligningsafgiften for dieselmotorer, vægtafgift og grøn ejerafgift, tonnageafgift samt afgift af ledningsført vand. Endvidere, foreslås det, at reguleringen af afgifterne, med undtagelse af tonnageafgiften og udligningsafgiften for dieselmotorer, foretages ved diskretionære forhøjelser i 2013, 2015 og 2018.</p> <p>Selve satsændringerne af de pågældende afgifter udgør en erhvervsøkonomisk byrde og vurderes ikke at påvirke virksomhedernes administrative omkostninger.</p> <p>CKR vurderer dog, at indførelsen af diskretionære forhøjelser af afgifter vil medføre administrative lettelser for de omfattede virksomheder, idet de ikke længere skal tilpasse sig årlige forhøjelser af afgifterne. I stedet bundtes for-</p>	<p>Bemærkningerne er medtaget i lovforslaget.</p>

	<p>højelserne sammen, således at de dækker over flere år.</p> <p>CKR bemærker i denne sammenhæng, at tonnageskatteordningen foreslås reguleret årligt svarende til pris- og lønudviklingen. Formålet med dette er at undgå en reduktion af den effektive beskatning. De omfattede rederier skal opgøre tonnagebeskattet indkomst og almindeligt beskattet indkomst hver for sig og vil i denne forbindelse være nødsaget til årligt at tilpasse deres systemer således, at de understøtter de årlige ændringer af tonnageskattesatserne. Dette vurderer CKR til at medføre øgede løbende administrative byrder for de omfattede rederier.</p>	
FDM	<p>FDM tager klart afstand fra yderligere stigninger i bilafgifterne, idet danske bilister allerede betaler over 40 mia. kr. årligt i afgifter.</p> <p>FDM finder det kritisabelt, at der sker en markant forøgelse af bilafgifterne forud for den bebudede provenuneutrale omlægning af bilafgifterne.</p> <p>FDM efterspørger konkret dokumentation af de forventede miljø- og sundhedsmæssige effekter ved forhøjelsen af udligningsafgiften.</p> <p>Udligningsafgiften er et usædvanligt dårligt virkemiddel til reduktion af skadelige partikler fra dieselmotorer, idet afgiften alene relaterer sig til brændstofforbrug og ikke til udstødningsnormer, kørselsomfang eller -geografi.</p> <p>Det vil være FDM's påstand, at dieselpersonbilers luftforurening kun er et reelt sundhedsmæssigt problem på en brøkdel af vejnettet i Danmark, og at det samlet set med dette lovforslag vil få en ganske marginal effekt for hele landet. Det er FDM's påstand, at</p>	<p>Formålet med forhøjelsen af udligningsafgiften er at rette op på en afgiftsbetinget skævhed.</p> <p>Forhøjelsen skal også ses i den sammenhæng, at den bidrager til at finansiere en markant nedsættelse af skatten på arbejde med i alt godt 14 mia. kr. frem mod 2022. Skattereformen skønnes på længere sigt at forøge beskæftigelsen svarende til ca. 15.800 personer i job.</p> <p>Afgiften på diesel er i dag væsentligt lavere end afgiften på benzin. De, der anvender diesel, får over 70 pct. mere energi for den energiforbrug, de betaler sammenlignet med de, der anvender benzin.</p> <p>Når det gælder miljøet, udleder benzindrevne biler stadig færre partikler og mindre NOx end tilsvarende dieselmotorer. Skævheden i brændstofafgiften og den lave udligningsafgift har imidlertid medført, at der langt oftere vælges en dieseldrevet bil, end hvis brændstofafgiften af diesel havde været den samme som af benzin.</p>

	<p>langt majoriteten af diesebilernes trafikarbejde sker på strækninger, hvor den sundhedsmæssige negative påvirkning fra dieselpersonbilerne er marginal.</p>	<p>Det rettes der nu op på.</p> <p>Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til Business Danmark og til Dansk Erhverv om forholdelsen af udligningsafgiften og de miljømæssige konsekvenser.</p>
HORESTA	<p>HORESTA er generelt skeptisk overfor øgede afgifter i Danmark og støtter derfor ikke indekseringen med 1,8 pct. årligt frem mod 2020.</p> <p>HORESTA mener, at indeksering af afgifterne (herunder forbrugsafgifter, vin, øl, alkoholsodavand, chokolade mv., konsumis, mineralvand og mættet fedt) bidrager til at fastholde et højt dansk omkostningsniveau for virksomhederne vil øge grænsehandlen og hæmme konkurrenceevnen overfor udlandet.</p>	<p>Se kommentar til Bryggeriforeningen.</p>
KL	<p>KL har ikke haft mulighed for at foretage en politisk drøftelse af forslaget, og vil evt. vende tilbage med supplerende bemærkninger.</p> <p>KL har ingen bemærkninger til det materielle i forslaget.</p>	
Landbrug & Fødevarer (L&F)	<p>Landbrug &amp; Fødevarer ser det som positive tiltag, at skatten på arbejde sænkes. L&amp;F lægger vægt på, at forliget giver skattelettelse på 7 mia. kr., og at der gennemføres offentlige besparelser på 3,7 mia. kr. mhp. finansiering. L&amp;F mener dog ikke, at skattereformen er tilstrækkelig ambitiøs. Der mangler i høj grad fokus på omkostningslettelse for erhvervslivet, herunder en omlægning af de høje danske afgifter, der i dag hæmmer konkurrenceevnen betydeligt.</p> <p>L&amp;F finder det meget betænkeligt, at afgifter, der er blevet indført for at regulere adfærd, i større og større omfang anvendes som finansiering. Særligt nævnes fedt- og sukkerafgifterne, som svækker</p>	<p>For så vidt angår fedt- og sukkerafgifterne er der tale om afgifter, der alene pålægges det danske forbrug og derfor som udgangspunkt ikke belaster eksportvirksomhederne, idet afgifterne ikke</p>

	<p>eksportvirksomhedernes konkurrenceevne. Afgifterne er administrativt tunge og er som hovedregel markant højere end i de lande, som Danmark konkurrerer med.</p> <p>L&amp;F finder det beklageligt at, regeringen – i en situation, hvor Danmark har hårdt brug for, at der også fremadrettet findes virksomheder, der kan skabe vækst og arbejdspladser i Danmark - pålægger erhvervslivet højere afgifter.</p> <p>L&amp;F mener endvidere, at højere afgifter forringer rammevilkårene i Danmark og skubber til en udvikling, hvor danske virksomheder enten lukker eller flytter produktionen til udlandet.</p> <p>L&amp;F mener endvidere, at indekseringen af fedtafgiften vil medføre en stigning på 100 kr. for en familie i 2020 sammenlignet med i dag og opfordrer på den baggrund kraftigt til at fedtafgiften afskaffes, i stedet for at den forhøjes.</p> <p>Med hensyn til forhøjelsen af udligningsafgiften bifalder L&amp;F, at forhøjelsen ikke omfatter lastbiler. L&amp;F finder dog fortsat, at forhøjelsen er en byrde for erhvervslivet, da store dele af erhvervslivet anvender dieselbiler.</p>	<p>pålægges varer, der eksporteres.</p> <p>Langt hovedparten af de afgifter, som indgår i indekseringen, må forventes at belaste husholdningerne, idet de kan overvælttes i priserne, og forventes derfor ikke at belaste virksomhederne.</p> <p>Hermed forventes indekseringen heller ikke at bidrage til en forringelse af rammevilkårene og udflytning af produktionen til udlandet.</p> <p>Indekseringen sikrer alene, at afgiften ikke udhules realt, og der vil derfor ikke være tale om en reel stigning i afgiften.</p>
Videncentret for Landbrug	Videncentret har ingen bemærkninger.	
Vin og spiritus organisationen i Danmark (VSOD)	<p>VSOD er stærkt imod, at der foreslås en afgiftsjustering, som indebærer en voldsom afgiftsforhøjelse af vin.</p> <p>Vinafgiften er siden 1. oktober 2011 steget med 74 %. Med den foreslåede indeksering den 1. januar 2013, vil vinafgiften være steget med næsten 80 % og i 2018 med 100 %.</p> <p>Intet europæisk land har efter VSODs kendskab gennemført så voldsomme afgiftsstigninger på en</p>	<p>Der er med dette forslag ikke tale om reelle afgiftsforhøjelser, men udelukkende diskretionære forhøjelser af afgifterne svarende til en indeksering af afgifterne frem til 2020, som har til hensigt at fastholde afgifternes reale værdi.</p> <p>Det er Skatteministeriets vurdering, at indekseringen af afgifter-</p>

	<p>enkelt alkoholtype i de sidste årtier. Erfaringer fra andre europæiske lande peger på, at der ofte skal meget mindre til for at påvirke grænsehandelen uforholdsmæssigt meget. Der er reel grund til bekymring for konsekvenserne af forslaget. Alt taler for, at vi i øjeblikket oplever en decideret "Ketchup-effekt".</p> <p>I dag købes hver 6. flaske ved grænsen, men forslaget kan medføre, at grænsehandelen bliver helt anderledes systematiseret.</p> <p>Øgede afgifter er en ren gave for grænsehandelsindustrien. Det påvirker folkesundheden negativt, fordi store indkøb øger folks private lagre og dermed tilgængeligheden, hvilket fører til øget forbrug.</p> <p>Intet tyder på, at danskerne vil drikke mindre vin på grund af afgiftsforhøjelser. Varerne vil blot blive købt ved grænsen, og den vin, der stadig købes i Danmark, vil være af en ringere kvalitet, end den der købes i dag.</p>	<p>ne vil have en meget begrænset effekt på grænsehandlen, jf. kommentar til Bryggeriforeningen.</p> <p>Skatteministeriet er ikke bekendt med undersøgelser, som skulle dokumentere, at hver 6. flaske vin, der forbruges i Danmark, skulle være grænsehandlet. Ifølge Skatteministeriets seneste undersøgelse er det nærmere hver 10. flaske vin, og de foreløbige undersøgelser for 2010 og 2011 peger på et tilsvarende omfang.</p> <p>Det er ikke Skatteministeriets vurdering, at øgede afgifter skulle resultere i et større forbrug. Her udover er der med dette forslag, som nævnt ovenfor, ikke tale om reelle afgiftsforhøjelser, men udelukkende en indeksering, som fastholder afgiftens reale værdi.</p> <p>Da afgiften udgør en mindre del af den samlede pris, jo dyrere vinen er, vil de dyreste vine opleve den relativt mindste prisstigning som følge af afgiftsændringen. I det omfang at en høj pris er forbundet med en højere kvalitet, vil prisstigningen altså være mindre for disse vine. Afgiftsforhøjelserne tilskynder derfor isoleret set ikke til et skift til vine af en ringere kvalitet.</p>
SFR Skattefaglig forening	SFR har ingen bemærkninger.	
Tobaksindustrien	Tobaksindustrien har ingen bemærkninger.	