



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0174218

Dato: 17-08-2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes endeligt svar på spørgsmål nr. 789 af 29. juni 2012. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Frank Aaen (EL).

(Alm. del).

Thor Möger Pedersen

/Søren Schou

Spørgsmål: 789

Hvor meget vil henholdsvis en kontanthjælpsmodtager, en dagpengemodtager, en folkepensionist, der ikke får pensionstillæg og en førtidspensionist miste i købekraft som følge af skattepakkens afgiftsstigninger?

Svar: Skattereformens formål er at skabe ny vækst og flere job og sikre, at almindelige lønmodtagere får mere ud af at arbejde. Derfor vil det være sådan, at dem, der er i arbejde i hele den erhvervsaktive periode, stilles bedre med reformen. Endvidere vil der være betydelig indkomstfremgang for de ledige, der kommer i arbejde i kraft af reformen, bl.a. som følge af fremrykningen af private investeringer. Samtidig betyder skattereformen, at de, som kun har lidt, når de bliver folkepensionister, stilles bedre, mens de, der gennem arbejdslivet har fordel af den lavere skat på arbejde, i lidt højere grad selv finansierer deres pensionisttilværelse. Den lavere skat på arbejde er således i høj grad målrettet lav- og mellemindkomster, samtidig med at den forøger beskæftigelsen og væksten i det danske samfund.

Desuden medfører skattereformen målrettede og markante forbedringer for de førtids- og folkepensionister, der har de laveste indkomster. Den afdæmpede regulering af overførselsindkomsterne kompenseres fuldt ud for de ca. 850.000 folkepensionister, som ikke har betydelige supplerende indkomster og derfor er berettigede til et pensionstillæg. Endvidere får pensionister, der kun har folkepensionen, en forhøjelse af den supplerende pensionsydelse (ældrechecken).

I spørgsmålet ønskes en partiel betragtning af et enkelt finansieringselement i Skattereformen. Herved fås et billede, der udelukkende beskriver finansieringselementets virkning, og dermed ses der bort fra Skattereformens øvrige initiativer.

Reguleringen af afgifterne skal bl.a. ses i sammenhæng med et ønske om, at fastholde afgifternes reale niveau og undgå en gradvis udhuling af afgifterne i takt med stigende priser og lønninger. Forhøjelserne af afgifterne vil dermed sikre, at deres reale værdi fastholdes. For de sundhedsfremmende afgifter vil reguleringen således medvirke til at fastholde incitamentet til at reducere forbruget af de usunde varer.

De fire familietyper vil blive berørt af afgiftsstigningerne, som det fremgår af tabel 1.

Tabel 1: Stigning i afgifter som følge af Skattereformen, 2023-regler (2013-niveau)

	Kr.
Enlig kontanthjælpsmodtager, over 25 år, lejebolig	250
Enlig dagpengemodtager, lejebolig	330
Enlig folkepensionist, uden pensionstillæg	600
Førtidspensionist, ny ordning, lejebolig	350

Anm.: Det beregningstekniske sammenligningsgrundlag er gældende regler med en fuldt implementeret Forårspakke 2.0 med 2019-regler opgjort med udgangspunkt i familiernes økonomi i 2013.



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0174305

Dato: 17-08-2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 814 af 4. juli 2012. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ole Birk Olesen (LA)

(Alm. del).

Thor Möger Pedersen

/Susanne Reinholdt Andersen

Spørgsmål:

Vil ministeren oplyse, hvilke forventninger regeringen knytter til grænsehandlen, som følge af øget regulering af en række afgifter (vægtafgift og grøn ejerafgift, afgift af ledningsført vand, forskellige forbrugsafgifter (glødelamper mv., elektriske sikringer til stærkstrømsanlæg, kaffe, te og ekstrakter heraf samt cigaretpapir og røgfri tobak) samt sundhedsfremmende afgifter (vin, øl, alkoholsodavand, mættet fedt, chokolade, konsumis og mineralvand m.v.), som det fremgår i aftalen om skattereform, side 9, i hvert af årene 2013-2020.

Svar:

For de omtalte afgifter gælder, at hvis de ikke indekseres, da vil realafgiften udhules over tid, og incitamentet til grænsehandel med grænsehandelsfølsomme varer, dvs. vin, øl, alkoholsodavand, afgiftspligtige varer med mættet fedt, chokolade og mineralvand, vil falde, jf. mit svar på SAU alm. del spørgsmål 803 af 2. juni 2012.

For de grænsehandelsfølsomme varer forventes indekseringen at medføre en stigning i danskerne grænsehandel, forudsat at afgifterne i udlandet ikke også stiger, jf. bemærkningerne til lovforslag nr. L 197 fremsat den 14. august 2012, hvorimod der ikke er nogen effekt på de øvrige varegrupper som f.eks. biler.



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0174305

Dato: 17-08-2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 819 af 4. juli 2012. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ole Birk Olesen (LA)

(Alm. del).

Thor Möger Pedersen

/Susanne Reinholdt Andersen

Spørgsmål:

Ministeren bedes oplyse i kroner og øre, hvor meget prisen vil stige på de berørte varegrupper i skatteaftalen som en direkte konsekvens af skatteaftalens afgiftsforhøjelser?

Svar:

For en alm. øl på 33 cl. med en alkoholprocent på 4,6 gælder, at afgiften i 2012 var på ca. 0,97 kr., og i 2020 vil afgiften være steget til ca. 1,11 kr. Prisstigningen i 2020 for en alm. øl vil da være på 17,5 øre inkl. moms. Herudover fremgår afgiftsstigningerne på en lang række af de berørte varegrupper i lovforslag nr. L 197, s. 32-36.



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0174305

Dato: 17-08-2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 820 af 4. juli 2012. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ole Birk Olesen (LA)

(Alm. del).

Thor Möger Pedersen

/Susanne Reinholdt Andersen

Spørgsmål:

Hvilke konkrete tiltag agter regeringen at gennemføre for at følge udviklingen i grænsehandlen, og hvad vil regeringen gøre, hvis grænsehandlen stiger?

Svar:

Skatteministeriet udgiver ca. hvert andet år en grænsehandelsrapport, som redegør og leverer en grundig analyse af udviklingen i grænsehandlen. En uforudset stigning i grænsehandlen må forventes at fremgå som et fald i det forventede provenu fra afgifterne på de berørte varer. Et uventet provenufald vil kunne observeres ved at sammenholde SKATs regnskabs- tal med budgetteringsforudsætningerne, hvilket er en øvelse, der gøres løbende hver måned via indtægtslisterne.

Ved en uforudset stigning i grænsehandlen for bestemte varegrupper, vil regeringen over- veje afgiftsstrukturen for de berørte varegrupper.



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0174305

Dato: 17-08-2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 824 af 4. juli 2012. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ole Birk Olesen (LA)

(Alm. del).

Thor Möger Pedersen

/Susanne Reinholdt Andersen

Spørgsmål:

Ministeren bedes oplyse, hvordan afgiftsforhøjelserne i skatteaftalen mellem regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti isoleret påvirker arbejdsudbud, forbrugssammensætning og grænsehandel? I forlængelse heraf bedes ministeren redegøre for, hvordan afgiftsforhøjelser påvirker beskæftigelsen, samt oplyse hvilke brancher regeringen forventer der særligt påvirkes.

Svar:

Jeg kan henvise til lovforslag nr. L 197 fremsat den 14. august 2012. Jeg vil dog gerne gøre opmærksom på, at merprovenuet fra L 197 indgår som finansiering af den samlede aftale om skattereform, som på længere sigt forventes at øge beskæftigelsen svarende til ca. 15.800 personer i job.



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0174223

Dato: 17-08-2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 796 af 2. juli 2012.
Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Dennis Flydtkjær
(DF).

(Alm. del).

Thor Möger Pedersen

/Susanne Reinholdt Andersen

Spørgsmål:

Kan ministeren oplyse, om Sverige har afgift på læskedrikke, og hvis ikke, hvad det har af betydning for grænsehandlen imellem Danmark og Sverige, hvis de danske afgifter på læskedrikke fremover indekseres?

Svar:

Der er ikke afgift på læskedrikke i Sverige. Det betyder alt andet lige, at uden indeksering af afgiften i Danmark, ville realværdien af afgiften og dermed også realprisen på sodavand i Danmark falde i takt med prisudviklingen. Givet at prisudviklingen i Danmark og Sverige er den samme, vil det altså betyde, at den relative prisforskel på læskedrikke i Danmark og Sverige ville falde over tid, og tilskyndelsen til at grænsehandle læskedrikke i Sverige ville ligeledes falde.

Indekseringen af afgiften på læskedrikke sikrer, at realværdien af afgiften fastholdes, og dermed vil tilskyndelsen til at grænsehandle læskedrikke i Sverige være uændret.



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0174236

Dato:17-08-2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 803 af 2. juni 2012.
Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Dennis Flydtkjær
(DF).

(Alm. del).

Thor Möger Pedersen

/Susanne Reinholdt Andersen

Spørgsmål:

Ministeren bedes redegøre for de negative konsekvenser af indekseringen af øl- og læskedrikafgifterne herunder for, hvor meget indekseringen skønnes at påvirke grænsehandlen.

Svar:

Såfremt afgifterne i Danmark ikke indekseres, vil realværdien af afgifterne falde over tid, og dermed vil tilskyndelsen til at grænsehandle de afgiftsbelagte varer i vores nabolande alt andet lige også falde. Det gælder i særdeleshed for de varer, som i vores nabolande ikke er omfattet af afgift, og hvor det må forventes, at priserne stiger i takt med inflationen.

Indekseringen af afgifterne sikrer derved, at afgifterne ikke udhules over tid, og at der derved ikke bliver et øget incitament til at forbruge flere af de usunde varer i Danmark. Da læskedrikke ikke er omfattet af afgift i vores nabolande, og da ølafgiften i Tyskland udgør en langt mindre del af den samlede pris, end det er tilfældet i Danmark, må det forventes, at indekseringen i vid udstrækning blot fastholder det nuværende prisspænd i forhold til vores nabolande, og dermed ikke øger tilskyndelsen til at grænsehandle.



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0174236

Dato: 17-08-2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 804 af 2. juni 2012.
Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Dennis Flydtkjær
(DF).

(Alm. del).

Thor Möger Pedersen

/Susanne Reinholdt Andersen

Spørgsmål:

Ministeren bedes redegøre for, hvor stor i værdi grænsehandlen skønnes at være på alle andre varer end øl og læskedrikke.

Svar:

Skatteministeriet har ikke siden 2007 offentliggjort skøn for den samlede grænsehandel og ikke siden 2010 offentliggjort skøn for grænsehandlen med nydelsesmidler.

Arbejdet med den kommende grænsehandelsrapport er dog i den afsluttende fase, og det forventes, at rapporten vil blive offentliggjort senere på året. Hermed vil der også foreligge nye skøn for værdien af den samlede grænsehandel og for grænsehandlen med øl og læskedrikke.



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0174236

Dato: 17-08-2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 805 af 2. juni 2012.
Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Dennis Flydtkjær
(DF).

(Alm. del).

Thor Möger Pedersen

/Susanne Reinholdt Andersen

Spørgsmål:

Ministeren bedes redegøre for, hvorfor regeringen kun lægger op til, at det er afgifterne på øl og vin, der skal indekseres, og ikke afgifterne på spiritus.

Svar:

Afgiften på spiritus er afstemt efter sundhedspolitiske mål og hensynet til at undgå for stor grænsehandel. Afgiften på spiritus er i øjeblikket så høj, at yderligere forhøjelser vurderes at føre til provenutab, hvilket i øvrigt også er tilfældet med tobaksafgifterne, og derfor er hverken spiritusafgiften eller tobaksafgiften omfattet af indekseringen.



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0174236

Dato: 17-08-2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 806 af 2. juni 2012.
Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Dennis Flydtkjær
(DF).

(Alm. del).

Thor Möger Pedersen

/Susanne Reinholdt Andersen

Spørgsmål:

Ministeren bedes redegøre for, eventuelt skønne, hvor stort salget er af dansk producerede øl og læskedrikke fra grænsebutikkerne syd for grænsen opgjort i styk og værdi.

Svar:

Skatteministeriet har ikke siden den seneste grænsehandelsrapport i 2010 offentliggjort nye skøn for grænsehandelen herunder grænsehandelen med øl og sodavand.

Arbejdet med den kommende grænsehandelsrapport er dog i den afsluttende fase, og det forventes, at rapporten vil blive offentliggjort senere på året. Hermed vil der også foreligge nye skøn for danskernes grænsehandel med øl og sodavand i mio. liter og i værdi.



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0174305

Dato: 17-08-2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 814 af 4. juli 2012. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ole Birk Olesen (LA)

(Alm. del).

Thor Möger Pedersen

/Susanne Reinholdt Andersen

Spørgsmål:

Vil ministeren oplyse, hvilke forventninger regeringen knytter til grænsehandlen, som følge af øget regulering af en række afgifter (vægtafgift og grøn ejerafgift, afgift af ledningsført vand, forskellige forbrugsafgifter (glødelamper mv., elektriske sikringer til stærkstrømsanlæg, kaffe, te og ekstrakter heraf samt cigaretpapir og røgfri tobak) samt sundhedsfremmende afgifter (vin, øl, alkoholsodavand, mættet fedt, chokolade, konsumis og mineralvand m.v.), som det fremgår i aftalen om skattereform, side 9, i hvert af årene 2013-2020.

Svar:

For de omtalte afgifter gælder, at hvis de ikke indekseres, da vil realafgiften udhules over tid, og incitamentet til grænsehandel med grænsehandelsfølsomme varer, dvs. vin, øl, alkoholsodavand, afgiftspligtige varer med mættet fedt, chokolade og mineralvand, vil falde, jf. mit svar på SAU alm. del spørgsmål 803 af 2. juni 2012.

For de grænsehandelsfølsomme varer forventes indekseringen at medføre en stigning i danskerne grænsehandel, forudsat at afgifterne i udlandet ikke også stiger, jf. bemærkningerne til lovforslag nr. L 197 fremsat den 14. august 2012, hvorimod der ikke er nogen effekt på de øvrige varegrupper som f.eks. biler.



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0174305

Dato: 17-08-2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 819 af 4. juli 2012. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ole Birk Olesen (LA)

(Alm. del).

Thor Möger Pedersen

/Susanne Reinholdt Andersen

Spørgsmål:

Ministeren bedes oplyse i kroner og øre, hvor meget prisen vil stige på de berørte varegrupper i skatteaftalen som en direkte konsekvens af skatteaftalens afgiftsforhøjelser?

Svar:

For en alm. øl på 33 cl. med en alkoholprocent på 4,6 gælder, at afgiften i 2012 var på ca. 0,97 kr., og i 2020 vil afgiften være steget til ca. 1,11 kr. Prisstigningen i 2020 for en alm. øl vil da være på 17,5 øre inkl. moms. Herudover fremgår afgiftsstigningerne på en lang række af de berørte varegrupper i lovforslag nr. L 197, s. 32-36.



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0174305

Dato: 17-08-2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 824 af 4. juli 2012. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ole Birk Olesen (LA)

(Alm. del).

Thor Möger Pedersen

/Susanne Reinholdt Andersen

Spørgsmål:

Ministeren bedes oplyse, hvordan afgiftsforhøjelserne i skatteaftalen mellem regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti isoleret påvirker arbejdsudbud, forbrugssammensætning og grænsehandel? I forlængelse heraf bedes ministeren redegøre for, hvordan afgiftsforhøjelser påvirker beskæftigelsen, samt oplyse hvilke brancher regeringen forventer der særligt påvirkes.

Svar:

Jeg kan henvise til lovforslag nr. L 197 fremsat den 14. august 2012. Jeg vil dog gerne gøre opmærksom på, at merprovenuet fra L 197 indgår som finansiering af den samlede aftale om skattereform, som på længere sigt forventes at øge beskæftigelsen svarende til ca. 15.800 personer i job.



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0174248

Dato: 17-08-2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes endeligt svar på spørgsmål nr. 794 af 2. juli 2012. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Dennis Flydtkjær (DF).

(Alm. del).

Thor Möger Pedersen

/Søren Schou

Spørgsmål 794:

Kan ministeren oplyse, hvad en tømrer der benytter sig af rejsefradraget og kører i dieselbil får ud af skattereformen, hvis rejsefradraget halveres til 25.000 kr. om året?

Svar: Skattereformens formål er at skabe ny vækst og flere job og sikre, at almindelige lønmodtagere får mere ud af at arbejde. Derfor vil det være sådan, at dem, der er i arbejde i hele den erhvervsaktive periode, stilles bedre med reformen. Endvidere vil der være betydelig indkomstfremgang for de ledige, der kommer i arbejde i kraft af reformen, bl.a. som følge af fremrykningen af private investeringer. Samtidig betyder skattereformen, at de, som kun har lidt, når de bliver folkepensionister, stilles bedre, mens de, der gennem arbejdslivet har fordel af den lavere skat på arbejde, i lidt højere grad selv finansierer deres pensionisttilværelse. Den lavere skat på arbejde er således i høj grad målrettet lav- og mellemindkomster, samtidig med at den forøger beskæftigelsen og væksten i det danske samfund.

Desuden indebærer skattereformen en varig styrkelse af de offentlige finanser med 2,7 mia. kr. Denne forbedring af de offentlige finanser er reserveret til øget offentlig service, som personer med de laveste indkomster vil få mest gavn af, idet de generelt modtager forholdsvist mere service fra det offentlige end mere velstillede personer.

Før reduktion af rejsefradraget vil personen opleve en fremgang i rådighedsbeløbet på ca. 2.700 kr.

Det er i denne beregning antaget, at personen har en bruttoløn på ca. 370.000 kr. svarende til en enlig LO-arbejder uden børn i lejebolig. Personen vil derfor få glæde af forhøjelsen af beskæftigelsesfradraget, der isoleret set betyder en fremgang i rådighedsbeløbet på ca. 4.150 kr.

Personen bliver berørt af den justerede regulering af en række afgifter, der fremover følger prisudviklingen.

Herudover bliver personen berørt af stigningen i udligningsafgiften for dieselbiler. Det er antaget at forhøjelsen udgør 1.020 kr.

Reduktionen af det maksimale rejsefradrag fra 50.000 kr. til 25.000 kr. vil isoleret set betyde en reduktion af rådighedsbeløbet på op til ca. 6.400 kr. Såfremt personen rammes fuldt af denne reduktion, vil vedkommende opleve en samlet tilbagegang i rådighedsbeløbet på ca. 3.700 kr.

Såfremt det antages, at personen har et barn og er modtager af børne- og ungeydelsen, vil personen få glæde af det ekstra beskæftigelsesfradrag til enlige forsørgere, der isoleret set vil øge rådighedsbeløbet med ca. 5.100 kr.



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0174306

Dato: 17-08-2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes endeligt svar på spørgsmål nr. 809 af 4. juli 2012. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ole Birk Olesen (LA).

(Alm. del).

Thor Möger Pedersen

/Søren Schou

Spørgsmål 809:

Ministeren bedes beregne gevinsten eller tabet i kroner og øre, som følge af skatteaftalen, for en enlig person uden børn med en indkomst på 400.000 kr., som årligt har et rejsefradrag på 50.000 kr. og har en dieselbil, der kører 24.000 km årligt ved 17 km/l?

Svar: Skattereformens formål er at skabe ny vækst og flere job og sikre, at almindelige lønmodtagere får mere ud af at arbejde. Derfor vil det være sådan, at dem, der er i arbejde i hele den erhvervsaktive periode, stilles bedre med reformen. Endvidere vil der være betydelig indkomstfremgang for de ledige, der kommer i arbejde i kraft af reformen, bl.a. som følge af fremrykningen af private investeringer. Samtidig betyder skattereformen, at de, som kun har lidt, når de bliver folkepensionister, stilles bedre, mens de, der gennem arbejdslivet har fordel af den lavere skat på arbejde, i lidt højere grad selv finansierer deres pensionisttilværelse. Den lavere skat på arbejde er således i høj grad målrettet lav- og mellemindkomster, samtidig med at den forøger beskæftigelsen og væksten i det danske samfund.

Desuden indebærer skattereformen en varig styrkelse af de offentlige finanser med 2,7 mia. kr. Denne forbedring af de offentlige finanser er reserveret til øget offentlig service, som personer med de laveste indkomster vil få mest gavn af, idet de generelt modtager forholdsvist mere service fra det offentlige end mere velstillede personer.

Samlet set vil en person med de angivne karakteristika opleve et fald i rådighedsbeløbet på ca. 3.580 kr.

Faldet i rådighedsbeløbet skyldes primært at personen bliver berørt af, at loftet for rejsefradrag reduceres fra 50.000 kr. til 25.000 kr. Isoleret set betyder nedsættelse af rejsefradraget, at personen får en tilbagegang i rådighedsbeløbet på ca. 6.400 kr. Personen vil også blive berørt af, at udligningsafgiften for dieselmotorer forhøjes. Forhøjelsen ved det angivne brændstofforbrug udgør 1.020 kr.

Herudover vil personen blive berørt af den justerede regulering af en række afgifter, der fremover følger prisudviklingen.

Modsatrettet betyder forhøjelsen af beskæftigelsesfradraget på i alt 16.200 kr. en fremgang i rådighedsbeløbet på ca. 4.150 kr.



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0174304

Dato: 17-08-2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 825 af 4. juli 2012.
Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ole Birk Olesen (LA).

(Alm. del).

Thor Möger Pedersen

/Lene Skov Henningsen

Spørgsmål:

Kan ministeren oplyse, hvor i Danmark - hvilke byer/områder - dieselmotorer er mest udbredt?

Svar:

I tabellen nedenfor er vist henholdsvis den samlede bestand af person- og varebiler og bestanden af dieseldrevne person- og varebiler opgjort geografisk på de tidligere amter: Bornholm, Frederiksberg Kommune, Frederiksborg, Fyn, København, Københavns Kommune, Nordjylland, Ribe, Ringkøbing, Roskilde, Storstrøm, Sønderjylland, Vejle, Vestsjælland, Viborg og Århus. Endvidere er vist, hvor stor en andel, opgjort i procent, de dieseldrevne person- og varebiler udgør af den samlede bestand af person- og varebiler i hvert geografisk område.

	Bestand af person- og varebiler i alt	Bestand af dieseldrevne person- og varebiler	Andel dieseldrevne person- og varebiler
	Antal		Pct.
Bornholm	20.339	4.916	24,2
Frederiksberg Kommune	26.965	6.014	22,3
Frederiksborg	192.599	60.164	31,2
Fyn	235.910	75.819	32,1
København	295.732	95.439	32,3
Københavns Kommune	151.750	47.113	31,0
Nordjylland	251.840	101.115	40,2
Ribe	118.912	48.528	40,8
Ringkøbing	145.791	60.602	41,6
Roskilde	122.028	42.305	34,7
Storstrøm	133.977	48.214	36,0
Sønderjylland	134.710	51.751	38,4
Vejle	195.904	76.552	39,1
Vestsjælland	164.615	58.671	35,6
Viborg	127.245	52.981	41,6
Århus	319.705	122.968	38,5
Hele landet	2.638.022	953.152	36,1

Kilde: bilstatistik.dk



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0174304

Dato: 17-08-2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 827 af 4. juli 2012.
Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ole Birk Olesen (LA).
(Alm. del).

Thor Möger Pedersen

/Lene Skov Henningsen

Spørgsmål:

Kan ministeren bekræfte, at dieslbiler har et lavere energiforbrug og mindre CO₂-udslip/klimapåvirkning end tilsvarende benzinbiler?

Svar:

Jeg kan bekræfte, at dieslbiler kører længere på en liter brændstof og har en lavere CO₂-udledning sammenlignet med tilsvarende benzinbiler.

Omvendt udleder dieslbiler typisk mere NO_x og flere partikler til skade for luftkvaliteten og miljøet sammenlignet med benzinbiler.



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0174304

Dato: 17-08-2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 828 af 4. juli 2012.
Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ole Birk Olesen (LA).
(Alm. del).

Thor Möger Pedersen

/Lene Skov Henningsen

Spørgsmål:

Kan ministeren redegøre for, om den nye udligningsafgift på dieslbiler særligt rammer bilpendlere, som kører over længere afstande?

Svar:

Med den aftalte forhøjelse af udligningsafgiften retter vi op på en afgiftsbetinget skævhed.

Udligningsafgiften er uafhængig af kørselsomfanget i en bil – uanset hvor langt der køres, er udligningsafgiften den samme.

Som det fremgår af mit svar på spørgsmål 836, er der fortsat er en afgiftsmæssig fordel ved dieslbiler frem for benzinbiler, hvis man har et kørselsomfang over gennemsnittet for nye person- og varebiler på omkring 22.000 km årligt. Med et stort kørselsomfang vil udligningsafgiften således være mindre end merafgiften på det årlige dieselforbrug, hvis afgiften på energiindholdet i diesel svarede til afgiften på energiindholdet i benzin. Fordelen stiger endvidere med kørselsomfanget. En dieseldreven personbil kører gennemsnitligt omkring 24.000 km årligt.

Samtidig må det også forventes, at bilpendlere med et stort kørselsbehov vælger en forholdsvis energiøkonomisk bil, som kører langt på en liter brændstof. For biler, som betaler ejerafgift, er udligningsafgiftens størrelse bestemt af bilens brændstofforbrug, og udligningsafgiften er mindst for dieslbiler med bedst brændstoføkonomi. For dieslbiler, som kører mindst 17,3 km/l diesel, udgør forhøjelsen under 1.000 kr. i 2013.

Forhøjelsen skal ses i sammenhæng med, at den bidrager til at finansiere en markant nedsættelse af skatten på arbejde, som også må forventes at komme bilpendlere til gode.



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0174304

Dato: 17-08-2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 829 af 4. juli 2012.
Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ole Birk Olesen (LA).
(Alm. del).

Thor Möger Pedersen

/Lene Skov Henningsen

Spørgsmål:

Ministeren bedes vurdere om, set i forhold til elbilers rækkevidde, en øget beskatning af persondieselbiler fremmer mobiliteten i Danmark?

Svar:

Forhøjelsen af udligningsafgiften indgår som en del af aftalen om skattereform og forventes ikke isoleret set at påvirke mobiliteten i nævneværdig grad.

Aftalen om skattereform indebærer en markant nedsættelse af skatten på arbejde med i alt godt 14 mia. kr. frem mod 2022, hvilket må forventes at øge mobiliteten.

Forlængelsen af afgiftsfritagelsen for elbiler kan forhåbentligt understøtte forbedringer af luftkvaliteten i byerne, i det omfang flere af de kortere ture i byen sker i elbiler.



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0174304

Dato: 17-08-2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 830 af 4. juli 2012.
Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ole Birk Olesen (LA).
(Alm. del).

Thor Möger Pedersen

/Lene Skov Henningsen

Spørgsmål:

Kan ministeren redegøre for, om en ekstraafgift på dieselmotorer vil få en positiv eller negativ effekt på klimaet frem til 2015, hvis udgangspunktet for sammenligningen er 2012?

Svar:

Det forventes, at forhøjelsen af udligningsafgiften på dieselmotorer vil føre til en forskydning i nybilsalget mod flere benzinmotorer. Denne forskydning må forventes at øge CO₂-udledningen, da en benzinmotor udleder mere CO₂ end en tilsvarende dieselmotor.

Samtidig forventes den højere afgift at føre til en begrænset reduktion i det samlede bilsalg. Forhøjelsen tilskynder endvidere alt andet lige til at købe dieselmotorer med en bedre brændstoføkonomi end ellers, idet forhøjelsen øger forskellen på udligningsafgiften mellem dieselmotorer med lavt og højt brændstofforbrug. Herudover kan forhøjelsen betyde en hurtigere udskiftning af de ældre dieselmotorer. Disse tre forhold trækker i retning af en reduktion af CO₂-udledningen.

Samlet forventes forhøjelsen at påvirke CO₂-udledningen i begrænset omfang. Hvorvidt den samlede effekt vil være positiv eller negativ afhænger af, hvilke af ovennævnte effekter vil dominere, hvilket er vanskeligt at opgøre. Den samlede effekt på CO₂-udledningen vil først være slået fuldt igennem, når hele bilbestanden er udskiftet. I 2015 vil effekten således kun være slået delvist igennem.

Forhøjelsen forventes at bidrage til en begrænset forbedring af luftkvaliteten, i det omfang der sker en forskydning mod flere benzinmotorer, der sker en begrænset reduktion i bilparken og der sker en hurtigere udskiftning af de ældste dieselmotorer.



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0174304

Dato: 17-08-2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 834 af 4. juli 2012.
Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ole Birk Olesen (LA).

(Alm. del).

Thor Möger Pedersen

/Lene Skov Henningsen

Spørgsmål:

Har ministeren en kommentar til udsagnet om, at man med forhøjelsen af udligningsafgiften som aftalt i den nye skatteaftale, beskatter dieselmobiljere og erhvervskøretøjer for at afgiftsfritage elbiler, der hovedsageligt indkøbes af offentlige myndigheder og erhvervs virksomheder?

Svar:

Med aftalen om skattereform gennemføres en forhøjelse af udligningsafgiften, som skal rette op på en afgiftsbetinget skævhed.

Forhøjelsen skønnes at give et umiddelbart merprovenu på 660 mio. kr. årligt i varig virkning, mens forlængelsen af afgiftsfritagelsen for elbiler skønnes at give et umiddelbart mindreprovenu på 10 mio. kr. årligt.

Med den samlede aftale om skattereform bidrager forhøjelsen af udligningsafgiften helt overvejende til at finansiere en markant nedsættelse af skatten på arbejde med i alt godt 14 mia. kr. frem mod 2022.

Samtidig finansieres el- og brintbilernes afgiftsfritagelse med henblik på at fremme disse klima- og miljøvenlige køretøjer. Og forhøjelsen af udligningsafgiften kan bidrage til en reduktion af udledning af partikler og NOx til gavn for miljøet.



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0174304

Dato: 17-08-2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 835 af 4. juli 2012.
Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ole Birk Olesen (LA).

(Alm. del).

Thor Möger Pedersen

/Lene Skov Henningsen

Spørgsmål:

Kan ministeren oplyse, om opkrævningen af 2.150 mio. kr. hos 565.000 dieselbilere i perioden 2013-15 er i overensstemmelse med en provenuneutral omlægning af bilafgifterne, når afgiftsfritagelsen af 5.000 nye elbiler i samme periode kun koster statskassen 650 mio. kr.?

Svar:

Initiativerne vedrørende bilafgifterne, som indgår i aftalen om skattereform, har ingen sammenhæng til regeringens bebudede provenuneutral omlægning af bilafgifterne.

Forhøjelsen af udligningsafgiften skal rette op på en afgiftsbetinget skævhed. Udligningsafgiften udjævner således i dag ikke forskellen mellem afgiften på energiindholdet i henholdsvis diesel og benzin ved de gældende afgiftssatser, som det er formålet med afgiften. Udligningsafgiften er ikke ændret siden 2002, og siden da er forskellen mellem afgiften på diesel og benzin øget. Samtidig køres der gennemsnitligt længere i nye biler, end hvad der passer med udligningsafgiften.

Med indekseringen af de løbende bilafgifter fastholdes alene afgifternes reale værdi, og med indekseringen af udligningsafgiften sikres det endvidere, at den fremadrettet udjævner den afgiftsmæssige fordel ved diesel.

For at øge udbredelsen af elbiler forlænges den nuværende afgiftsfritagelse til 2015.

Regeringen vil stadig gennemføre en provenuneutral omlægning af bilafgifterne, som skal fremme klima og miljø.



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0174304

Dato: 17-08-2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 836 af 4. juli 2012.
Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ole Birk Olesen (LA).
(Alm. del).

Thor Möger Pedersen

/Lene Skov Henningsen

Spørgsmål:

Ministeren bedes oplyse, hvad en forhøjelse af udligningsafgiften på diesel med 52 pct. vil betyde i kroner og øre for bilister, der kører henholdsvis 20.000 km. årligt, 40.000 km. årligt og 100.000 km. årligt i bil, der kører henholdsvis 10 km/l, 15 km/l, 20 km/l og 25 km/l?

Svar:

Det indgår i Aftale om skattereform at forhøje udligningsafgiften på dieseldrevne person- og varebiler med knap 52 pct. i 2013, for at rette op på, at udligningsafgiften ved de gældende afgiftssatser ikke udjævner forskellen mellem afgiften på energiindholdet i henholdsvis diesel og benzin.

Udligningsafgiftens størrelse er ikke betinget af kørselsomfanget, det vil sige uanset om der køres eksempelvis 20.000, 40.000 eller 100.000 km årligt i en bil, er udligningsafgiften den samme.

I nedenstående tabel er vist hvor meget udligningsafgiften forhøjes i 2013 med skattereformen, samt satserne for udligningsafgiften i 2013 efter forhøjelsen, for en dieselbil der betaler ejerafgift og som kører hhv. 10 km/l, 15 km/l, 20 km/l og 25 km/l diesel. Endvidere er det vist, hvor meget højere afgiftsbetalingen på det årlige dieselforbrug ville være i 2013 ved en årskørsel på hhv. 20.000, 40.000 og 100.000 km., hvis afgiften på energiindholdet i diesel svarede til afgiften på energiindholdet i benzin.

Nye person- og varebiler kører gennemsnitligt omkring 22.000 km årligt, hvilket er lagt til grund for forhøjelsen af udligningsafgiften. Det fremgår af tabellen, at der selv efter forhøjelsen af udligningsafgiften fortsat er en afgiftsmæssig fordel ved dieselbiler, hvis man har et kørselsbehov på mere end gennemsnittet. Afgiftsfordelen stiger endvidere med kørselsomfanget.

Brændstofforbrug (km/l)	Forhøjelse af udligningsafgift 2013 (kr.)	Udligningsafgift 2013, efter for- højelse (kr.)	Merafgiftsbetaling ved en energiafgift på diesel svarende til energiafgiften på benzin i 2013 (kr.)		
			Årskørsel 20.000 km	Årskørsel 40.000 km	Årskørsel 100.000 km
10 km/l	1.760	5.180	4.560	9.120	22.800
15 km/l	1.100	3.220	3.040	6.080	15.200
20 km/l	880	2.580	2.280	4.560	11.400
25 km/l	680	2.000	1.820	3.650	9.120



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0174304

Dato: 17-08-2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 837 af 4. juli 2012.
Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ole Birk Olesen (LA).

(Alm. del).

Thor Möger Pedersen

/Lene Skov Henningsen

Spørgsmål:

Vil ministeren oplyse, hvordan forhøjelsen af udligningsafgiften for dieselmotorer vil påvirke salget af dieselmotorer, og vil ministeren i den forbindelse oplyse, hvordan udligningsafgiften for dieselmotorer påvirker beskæftigelsen?

Svar:

Det forventes, at forhøjelsen af udligningsafgiften på dieselmotorer, som indgår i aftalen om skattereform, vil påvirke salget af dieselmotorer i nedadgående retning. Forhøjelsen fordyrer dieselmotorer i forhold til benzindieselmotorer, og den forventes derfor at føre til en forskydning i bilsalget mod et højere salg af benzindieselmotorer. Herudover forventes fordyrelsen af dieselmotorer at føre til en begrænset generel nedgang i bilforbruget.

Effekten på beskæftigelsen af forhøjelsen af udligningsafgiften er ikke opgjort isoleret, og skal ses i sammenhæng med anvendelsen af provenuet. Forhøjelsen indgår til finansieringen af den samlede aftale om skattereform, som på længere sigt forventes at øge beskæftigelsen svarende til ca. 15.800 personer i job.



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2012-518-0289

Dato: 13-08-2012

Til

Folketingets Lovsekretariat

Hermed sendes svar på spørgsmål S 3683 af 4. juli 2012 indleveret af Ole Birk Olesen (LA).

Thor Möger Pedersen

/Lene Skov Henningsen

Spørgsmål:

Er det ministerens holdning, at det er rimeligt over for de over 500.000 dieselmobilister, at de har købt bil i den tro, at selve kørslen vil være billigere, da dieselpriisen er lavere end benzinprisen, og nu bliver snydt, idet regeringen, Venstre og De Konservative med skatteaftalen forhøjer udligningsafgiften og således gør dieselpriisen væsentligt dyrere?

Svar:

Vi har aftalt at rette op på en afgiftsbetinget skævhed, og samtidig skaffer vi midler til at lempe de direkte skatter. Det, mener jeg, er både rimeligt og hensigtsmæssigt.

Afgiften af diesel er, som spørgeren er inde på, væsentligt lavere end afgiften af benzin. De, der tanker diesel, får over 70 pct. mere energi for den energiforbruksafgift, de betaler, end de der tanker benzin. Det er den skævhed, som rettes op med skatteaftalen.

Aftalen om skattereformen indebærer en markant nedsættelse af skatten på arbejde med i alt godt 14 mia. kr. frem mod 2022. Og det er i denne større sammenhæng, afgiftsforhøjelserne skal ses.



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0174203

Dato: 17-08-2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes endeligt svar på spørgsmål nr. 773 af 29. juni
2012

(Alm. del).

Thor Møger Pedersen

/Søren Schou

Spørgsmål 773:

Ministeren bedes redegøre for, hvilke provenumæssige konsekvenser det vil have for staten, hvis beskatningen af eldrevne firmabiler – varevogne såvel som personbiler – blev reduceret med henholdsvis 25 pct., 30 pct. og 50 pct.? Herunder, hvilke konsekvenser det vil have, hvis også energiklasse A-biler inkluderes, når det forudsættes, at der er tale om en fri bilordning, og at der ligeledes er tale om firmabiler, der ved anskaffelsestidspunktet er 3 år eller derunder?

Svar: Beskatningen af fri bil skønnes at indbringe et umiddelbart provenu på ca. 2,5 mia. kr. årligt.

Udbredelsen af elbiler i Danmark er beskeden. Der forventes derfor kun begrænsede provenumæssige konsekvenser, såfremt beskatningen af fri bil reduceres med 25 pct., 30 pct. eller 50 pct. for eldrevne biler.

Til gengæld vil det have væsentlige provenumæssige konsekvenser, såfremt beskatningen af fri bil reduceres for energiklasse A-biler. Biler, der typisk anvendes som firmabil eksempelvis VW Passat eller Ford Mondeo - er i dag mulige at anskaffe som energiklasse A-biler.

Der findes ikke statistik over firmabiler fordelt på energiklasser. Der er derfor en vis usikkerhed forbundet med at beregne de provenumæssige konsekvenser ved at ændre beskatningen af fri bil for energiklasse A-biler.

Under en række beregningstekniske antagelser skønnes en reduktion af beskatningen for energiklasse A-biler med 25 pct. at medføre et umiddelbart provenutab på ca. 160 mio. og ca. 320 mio. kr. ved en reduktion af beskatningen med 50 pct., jf. tabel 1.

Ændret adfærd i form af flere energiklasse A-biler vil medføre et provenutab, da det reducerer beskatningsgrundlaget. Derudover vil skiftet til energiklasse A-biler medføre et provenutab i form af lavere indtægter fra bl.a. registreringsafgift, brændstofafgifter og ejerafgift, eftersom der vil blive skiftet til billigere og mere brændstoføkonomiske biler. Efter tilbageløb og adfærd skønnes tabet at udgøre ca. 280 mio. kr. årligt ved en reduktion af beskatningen med 25 pct. for energiklasse A-biler målt i varig virkning og ca. 740 mio. kr. ved en reduktion af beskatningen med 50 pct.

Tabel 1. Provenuvirkning ved ændring af beskatning af fri bil for energiklasse A-biler

Mio. kr. i 2013-niveau	Umiddelbar effekt	Efter tilbageløb	Efter tilbageløb og adfærd
Reduktion med 25 pct.	160	120	280
Reduktion med 30 pct.	190	140	360
Reduktion med 50 pct.	320	240	740

Det bemærkes, at skattereformen indeholder en række initiativer, der tilskynder til en større udbredelse af miljøvenlige biler. Miljøtillægget ved beskatning af fri bil forhøjes med 50 pct. med virkning fra 2013, udligningsafgiften for dieselmotorer forhøjes med knap 52 pct. med virkning fra 2013 og endelig bliver afgiftsfritagelsen for elbiler forlænget frem til og med 2015.



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0174304

Dato: 17-08-2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 818 af 4. juli 2012.
Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ole Birk Olesen (LA).

(Alm. del).

Thor Möger Pedersen

/Lene Skov Henningsen

Spørgsmål:

Ministeren bedes oplyse, hvad staten går glip af i indtægter som følge af, at el- og brintbiler fritages for registrerings-, vægt- og ejerafgift i 2013-2015?

Svar:

Det indgår i Aftale om skattereform, at el- og brintbiler fritages for registrerings-, vægt- og ejerafgift i 2013-2015. Forlængelsen af afgiftsfritagelsen skønnes at medføre et umiddelbart mindreprovenu på 130 mio. kr. i 2013 og 260 mio. kr. årligt i 2014 og 2015. Efter tilbage- løb på grund af øget forbrug på andre afgiftsbelagte varer skønnes mindreprovenuet at ud- gøre 100 mio. kr. i 2013 og 200 mio. kr. årligt i 2014 og 2015.



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0174304

Dato: 17-08-2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 826 af 4. juli 2012.

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ole Birk Olesen (LA).

(Alm. del).

Thor Möger Pedersen

/Lene Skov Henningsen

Spørgsmål:

Kan ministeren oplyse, hvor i Danmark - hvilke byer/områder - elbiler er mest udbredt?

Svar:

I tabellen nedenfor er vist henholdsvis den samlede bestand af person- og varebiler og bestanden af eldrevne person- og varebiler opgjort geografisk på de tidligere amter: Bornholm, Frederiksberg Kommune, Frederiksborg, Fyn, København, Københavns Kommune, Nordjylland, Ribe, Ringkøbing, Roskilde, Storstrøm, Sønderjylland, Vejle, Vestsjælland, Viborg og Århus. Endvidere er vist, hvor stor en andel, opgjort i promille, de eldrevne person- og varebiler udgør af den samlede bestand af person- og varebiler i hvert geografisk område.

	Bestand af person- og varebiler i alt	Bestand af eldrevne person- og varebiler	Andel eldrevne person- og varebiler
	Antal		Promille
Bornholm	20.339	13	0,6
Frederiksberg Kommune	26.965	7	0,3
Frederiksborg	192.599	67	0,3
Fyn	235.910	57	0,2
København	295.732	161	0,5
Københavns Kommune	151.750	471	3,1
Nordjylland	251.840	63	0,3
Ribe	118.912	29	0,2
Ringkøbing	145.791	36	0,2
Roskilde	122.028	54	0,4
Storstrøm	133.977	32	0,2
Sønderjylland	134.710	28	0,2
Vejle	195.904	52	0,3
Vestsjælland	164.615	38	0,2
Viborg	127.245	38	0,3
Århus	319.705	78	0,2
Hele landet	2.638.022	1.224	0,5

Kilde: bilstatistik.dk



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0174304

Dato: 17-08-2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 831 af 4. juli 2012.
Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ole Birk Olesen (LA).

(Alm. del).

Thor Möger Pedersen

/Lene Skov Henningsen

Spørgsmål:

Hvor stort et antal elbiler forventer ministeren, der bliver solgt i hvert af årene 2013, 2014 og 2015?

Svar:

Det indgår i Aftale om skattereform, at el- og brintbiler fritages for registrerings-, vægt- og ejerafgift i 2013-2015. Det er lagt til grund for beregningen af afgiftsfritagelsens provenuvirkning, at der sælges 5.000 nye elbiler i perioden 2013-2015, fordelt på 1.000 elbiler i 2013 og 2.000 elbiler i hvert af årene 2014 og 2015.



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0174304

Dato: 17-08-2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 832 af 4. juli 2012.
Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ole Birk Olesen (LA).

(Alm. del).

Thor Möger Pedersen

/Lene Skov Henningsen

Spørgsmål:

Ministeren bedes oplyse, hvor mange elbiler der er blevet solgt til henholdsvis privatpersoner, offentlige myndigheder og private erhvervsdrivende i årene 2010 og 2011, samt oplyse det forventede antal solgte elbiler i 2012?

Svar:

I 2010 lå antallet af nyregistrerede eldrevne person- og varebiler under 100 biler, og i 2011 lå antallet af nyregistreringer på omkring 500 eldrevne person- og varebiler. Skatteministeriet har ikke umiddelbart data, som muliggør at salget af elbiler kan opdeles på privatpersoner, offentlige myndigheder og private erhvervsdrivende.

Det forventes, at der sælges omkring 1.000 eldrevne biler i 2012. Der er ikke udarbejdet skøn over fordelingen af salget på hhv. privatpersoner, offentlige myndigheder og private erhvervsdrivende.



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0174304

Dato: 17-08-2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 833 af 4. juli 2012.
Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ole Birk Olesen (LA).

(Alm. del).

Thor Möger Pedersen

/Lene Skov Henningsen

Spørgsmål:

Hvor stor en andel af det forventede salg af elbiler, forventer ministeren vil blive indkøbt af hhv. privatpersoner, offentlige myndigheder og private erhvervsdrivende?

Svar:

Skatteministeriet har ikke umiddelbart data til rådighed, som muliggør skøn over fordelingen af det forventede salg af elbiler på hhv. privatpersoner, offentlige myndigheder og private erhvervsdrivende.



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2012-418-0284

Dato: 14-08-2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes endeligt svar på spørgsmål nr. 815 af 4. juli
2012. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ole Birk Olesen
(LA).

(Alm. del).

Thor Möger Pedersen

/Lise Bo Nielsen

Spørgsmål:

Ministeren bedes oplyse hvorvidt en øget tonnageskatning vil forbedre rederiernes konkurrenceevne?

Svar:

Rederiernes konkurrenceevne på verdensmarkedet afhænger af en lang række faktorer, herunder skattereglerne, adgangen til uddannet arbejdskraft og de generelle betingelser for erhvervslivet. Danske rederier står i dag samlet set stærkt i den globale konkurrence.

Tonnageskatningen betyder, at den del af indkomsten i et rederi, der efter gældende ret beskattes efter tonnageskatteordningen, ikke er indtægter minus udgifter, men derimod størrelsen af den tonnage, der er omfattet af ordningen. Der er som udgangspunkt tale om en for rederierne fordelagtig ordning, der understøtter danske rederiers konkurrenceevne på det globale marked.

Den indgåede aftale om en skattereform indebærer, at tonnageskattesatserne fremover reguleres løbende svarende til pris- og lønudviklingen, således som det er tilfældet for en række andre skattesatser. Efter de gældende regler udgør tonnageskattesatserne et fast kronebeløb pr. 100 nettotons.

Aftalen om en skattereform sikrer derfor alene, at tonnageskattens realværdi løbende holdes på samme niveau, i stedet for at sådanne reguleringer foretages i usammenhængende spring med flere års mellemrum.

Den foreslåede ændring vurderes derfor ikke at påvirke danske rederiers konkurrenceevne, og de vil således forsat stå stærkt i konkurrencen på det globale marked.