



Til

Folketinget - Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringskema vedrørende forslag til L 34 – Forslag til lov om ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om forskellige forbrugsafgifter, lov om afgift af ledningsført vand og lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. (Regulering af de løbende bilafgifter og andre afgifter m.v.).

Thor Möger Pedersen

/Lene Skov Henningsen

Høringsskema indeholdende høringssvar og kommentarer hertil vedrørende L 34 - Forslag til lov om ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om forskellige forbrugsafgifter, lov om afgift af ledningsført vand og lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. (Regulering af de løbende bilafgifter og andre afgifter m.v.).

Organisationer	Bemærkninger i høringssvar	Kommentar til bemærkninger
<p>Advokatsamfundet/ Advokatrådet</p>	<p>Advokatrådet bemærker, at en høringsfrist på 4 dage udelukker en nærmere stillingtagen til de forslag, der er indeholdt i høringsmaterialet. Advokatrådet har i de senere år gentagne gange påpeget, at fristerne for at afgive høringssvar i mange tilfælde reelt udelukker en grundig behandling af det fremsendte forslag.</p> <p>Der henvises i den forbindelse til Justitsministeriets vejledning om god lovkvalitet. Ligeledes henvises der til regeringsgrundlaget, hvor blandt andet rimelige høringsfrister er gjort til et selvstændigt prioritetsområde.</p> <p>Advokatrådet finder det særdeles beklageligt, at man i denne sag har udsendt høringsmateriale med en så kort frist.</p> <p>Advokatrådet har foretaget en summarisk gennemgang af det fremsendte og har ikke umiddelbart indholdsmæssige bemærkninger til høringssagen.</p>	<p>Forslaget er en del af aftalen om finansloven for 2012 mellem regeringen og Enhedslisten. Denne aftale er indgået den 20. november, og de lovforslag, der udmønter aftalen, er sendt på ekstern høring den 21. november.</p> <p>Høringsfristen er fastsat på baggrund af en tidspresst proces, hvor det skal sikres, at lovforslaget, der jo er en del af finanslovsaftalen for 2012, kan vedtages inden årsskiftet. Ved fastsættelsen af høringsfristen er der sket en afvejning af en række modsatrettede hensyn, herunder hensynet til høringsparterne, hensynet til at undergive høringssvarene en seriøs overvejelse og kommentering i Skatteministeriet og hensynet til en ordentlig lovproces i Folketinget</p> <p>Det er derfor med stor tilfredshed og anerkendelse, at Skatteministeriet – selv under disse krævende vilkår – i høringsprocessen har modtaget højt kvalificeret input fra interesseorganisationer, faglige sammenslutninger og andre.</p> <p>Det skal desuden nævnes, at som altid vil det være muligt at indsende kommentarer vedrørende lovforslaget til Folketingets Skatteudvalg inden vedtagelsen. Kommentarer vil indgå i Folketingets behandling af lovforslaget.</p>
<p>Brancheforeningen for</p>	<p>Brancheforeningen for kaffe og te er imod forhøjelserne på kaffe</p>	<p>Med Finansloven for 2012 ønsker regeringen og Enhedsli-</p>

<p>kaffe og te</p>	<p>fe og te og kaffeerstatning og tilsætninger. Disse produkter er en vigtig bestanddel af de danske forbrugeres fødevarer, og er ikke omfattet af begrebet ”usunde fødevarer”.</p> <p>Både kaffe og te produceres i udviklingslandene, og en forhøjelse af afgiften og dermed forbrugerprisen vil være skadeligt for forbruget og dermed en belastning for samhandlen mellem disse ulande, der har hårdt brug for rimelige afsætningsbetingelser. Dertil kommer, at kaffe som følge af forsynings-situationen m.v. er steget markant, ca. 75 pct. fra januar 2010 og til nu. En yderligere stigning vil medføre et yderligere fald i forbruget, der i forvejen er faldende.</p> <p>Endelig nævnes det, at ikrafttrædelsen allerede den 1. januar 2012, giver problemer og er direkte tabsgivende for branchen. Dette skyldes, at man i branchen typisk indgår længere varende aftaler, herunder en aftalt prissætning i detailhandelskampagner, som ikke kan ændres. Det henstilles at ikrafttrædelsestidspunktet udskydes med minimum 3 måneder, dvs. til den 1. april 2012.</p>	<p>sten at skabe et moderne og retfærdigt Danmark, med fornyet fremgang, flere arbejdspladser og samtidig en god, social balance.</p> <p>Aftaleparterne er enige at øge de offentlige indtægter gennem skatter og afgifter med samlet 5 mia. kr. De øgede indtægter bidrager til en holdbar og ansvarlig finansiering af de offentlige udgifter og er samtidig med til at understøtte centrale målsætninger om styrket folkesundhed, bedre uddannelse og bedre miljø.</p> <p>Regeringen erkender, at tiden fra lovforslagets vedtagelse til ikrafttrædelsestidspunktet er kort, men må samtidig understrege, at der er behov for, at indtægterne fra de øgede afgifter allerede fra januar 2012 bidrager til finansieringen af de ovennævnte initiativer.</p>
<p>Dansk Automobilforhandler Forening</p>	<p>Danmarks Automobilforhandler Forening finder det beklageligt, at lovforslaget ophæver skattestoppet, der for bilejerne har givet sikkerhed for stabilitet med hensyn til familiernes udgifter til transport.</p> <p>Danmarks Automobilforhandler Forening anfører, at ophævelsen af skattestoppet for motorafgifterne kan skade danskerne mobilitet på arbejdsmarkedet.</p> <p>Endvidere har brancheorgani-</p>	<p>Det er rigtigt, at skattestoppet er ophævet. Det er der ikke noget nyt i. Bilerne har bidraget til en del af indtægtssiden i både den forrige regerings skattereform, i ”Genopretningsaftalen” og senest med finanslovsaftalen for 2011.</p> <p>Konkret for de løbende afgifter af biler, har satserne ikke været reguleret siden årsskiftet 2001/2002, hvorved der er sket et betydeligt reelt fald i satserne. Det er det, der nu ret-</p>

	<p>sationen den opfattelse, at forhøjelsen af de løbende afgifter vil øge den likviditetsmæssige fordel ved at lease en bil frem for at købe bil, og dermed føre til tab for statskassen.</p>	<p>tes op på.</p> <p>Argumentet om, at det nu bliver mere fordelagtigt at vælge leasingbiler er svært at forstå. De løbende afgifter opkræves forud, men det må da være nogenlunde det samme, om man skal betale en rente til leasingselskabet, fordi leasingselskabet har lagt ud for den løbende afgift, eller om man mister en rente på sin budgetkonto, fordi man selv betaler forud.</p>
<p>Dansk Erhverv (DE)</p>	<p>Dansk Erhverv finder den ekstreme korte høringsfrist fuldstændig uacceptabel. Den strider mod formuleringerne om god regeringsførelse i regeringsgrundlaget og indebærer en betydelig risiko for lovsjusk og andre uklarheder.</p> <p>DE finder overordnet, at det indgåede finanslovsforlig inklusiv tilbagetrækningsreformen og fremrykkede investeringer, er udtryk for en ansvarlig økonomisk politik. Det ankenes ligeledes, at erhvervet skal bidrage i denne sammenhæng.</p> <p>DE finder, at der er andre områder, der er mere velegnede til at genere nye indtægter. Dette forslag, der omfatter ikke særlig grænsehandelsfølsomme varer, er væsentlig mere acceptabel end de forslåede stigninger i L 33.</p> <p>De øgede afgifter i forbrugsafgiftsloven vil blive overvæltet i forhøjede forbrugerpriser, og dermed øget inflationen og udhule købekraften. Højere inflation vil medvirke til øget lønpres, som dansk konkurrenceevne ikke kan tåle på nuværende tidspunkt.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Advokatrådet.</p> <p>Regeringens oplæg til finanslov 2012 vil samlet set medføre en beskæftigelsesfremgang som følge af de initiativer, der er indeholdt heri.</p>

	<p>Desuden foreslås en senere ikrafttrædelse grundet det korte tidsrum fra vedtagelsen til ikrafttrædelsen.</p> <p>DE støtter ændringen af glødepæreafgiftsloven, og henstiller samtidig til, at der foretages den samme gennemgang i en række andre punktafgiftslove.</p> <p>Brancheorganisationen noterer med tilfredshed, at forhøjelserne af vægtafgiften ikke omfatter lastbiler omfattet af vejbenyttelsesafgift.</p>	<p>Skatteministeriet har løbende fokus på mulige forbedringer og herunder administrative lettelser i eksempelvis punktafgiftslovene.</p>
Danske Regioner	Danske Regioner har ingen bemærkninger til lovforslaget.	
Dansk Industri (DI)	<p>DI bemærker, at der med lovforslaget lægges op til en opregulering af en række afgifter i 2012 og 2013, der ligger over den forventede pris- og lønudvikling. Sammen med de øvrige skatte- og afgiftsstigninger, som regeringen foreslår, samt indfasningen af finansieringselementerne i Forårspakke 2.0 vil reguleringen bidrage til at øge det samlede skatte- og afgiftstryk betragteligt. DI kan ikke støtte forslaget.</p> <p>En forhøjelse af de løbende bilafgifter vil - sammen med de øvrige bebudede afgiftsforhøjelser på transporterhvervene - ensidigt forhøje omkostningerne for danske transportvirksomheder i konkurrence med udenlandske aktører. Dertil kommer, at højere transportomkostninger generelt hæmmer mobiliteten til skade for vækst og velstand.</p> <p>I forhold til ændringerne i forbrugsafgiftsloven bemærkes, at der for nogle varegrupper (f.eks. kaffe) er tale om afgiftsstigninger, der kommer oven på markante stigninger i råva-</p>	<p>Udover kommentaren til bemærkningerne til forhøjelsen af de løbende bilafgifter henvises der til kommentaren til høringssvaret fra Brancheforeningen for kaffe og te.</p> <p>Når det gælder lovforslagets bestemmelser om forhøjelse af de løbende afgifter for personbiler og varebiler bemærkes, at disse afgifter må antages kun at have en yderst begrænset indvirkning på danske virksomheders konkurrenceevne.</p> <p>I øvrigt henvises til kommentaren til høringssvaret fra Danmarks Automobilforhandler Forening.</p>

	<p>reprise, hvorfor den samlede effekt på forbrugerne vil være betydelig.</p> <p>DI finder det problematisk, at afgiftsstigningerne træder kraft allerede ved årsskiftet, da virksomhederne urimelig kort tid til at ændre priserne.</p>	
Dansk Transport og Logistik (DTL)	Dansk Transport og Logistik noterer med tilfredshed, at forslaget ikke berører lastbiler, der er omfattet af vejbenyttelsesafgiften.	Det er rigtigt, at forslaget alene vedrører de personbiler og varebiler under 4 ton tilladt totalvægt, hvor den årlige regulering ophørte ved årsskiftet 2001/2002.
De Danske Bilimportører	<p>De Danske Bilimportører beklager den korte tidsfrist.</p> <p>De Danske Bilimportører beklager også at lovforslaget øger omkostningerne ved at holde bil, men er i øvrigt positive overfor at beskattningen af biler flyttes væk fra anskaffelsen og over på de løbende afgifter.</p> <p>Endvidere foreslår De Danske Bilimportører, at man benytter lejligheden til at ændre brændstofforbrugsafgiftsloven, så den også omfatter naturgasdrevne biler. Brancheorganisationen er af den opfattelse, at den gældende opsamlingsbestemmelse for biler, der benytter andet brændstof end benzin og diesel diskriminerer naturgasdrevne biler.</p>	<p>Med hensyn til den korte høringsfrist henvises til kommentaren til høringssvaret fra Advokatrådet.</p> <p>Det er korrekt, at lovforslaget vil gøre det dyrere at holde bil end ellers. Det hører dog med til billedet, at de løbende afgifter af biler ikke har været reguleret siden årsskiftet 2001/2, hvorved der er sket et betydeligt realt fald i satserne. Tidligere blev satserne for de løbende afgifter af biler reguleret efter såvel lønudviklingen, som den forventede udvikling i bilernes energieffektivitet.</p> <p>Det har ikke tidligere været muligt at få præcise opgørelser af naturgasdrevne bilers CO₂-udledning.</p> <p>På baggrund af høringssvaret fra De Danske Bilimportører vil Skatteministeriet undersøge, hvorvidt det er muligt at fastsætte afgiften for naturgasdrevne biler, således at der tages bedre højde for bilernes CO₂-udledning.</p>
De Samvirkende Købmænd (DSK)	DSK bemærkninger vedrører ændringerne i forbrugsafgiftsloven. DSK anfører for det første, at øgede afgifter medvirker til forhøjede forbrugspriser og	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Brancheorganisationen for kaffe og te.

	<p>dermed øget inflation. Højere inflation medvirker til øget lønpres, som dansk konkurrenceevne ikke kan tåle på nuværende tidspunkt.</p> <p>DSK foreslår en senere ikrafttræden end 1. januar 2012, da der fra vedtagelsen af lovforslaget kun vil være 10 dage til ikrafttrædelsen. Dette har et uheldigt sammenfald med jul og nytår. Det er desuden problematisk, fordi butikskædernes tilbudsaviser har deadline ca. 4 uger før deadline, og eksempelvis kaffe er en udbredt "slagvare", hvor der konkurreres på at have den laveste pris.</p>	
Det Økologiske Råd	Det økologiske Råd mener at forslaget er et lille skridt i den rigtige retning.	Der henvises til kommentar til høringssvaret fra NOAH-TRAFIK.
Foreningen af vandværker i Danmark (FVD)	<p>FVD undrer sig over forhøjelsen af vandafgiften, som kommer til at ramme større familier. De seneste 10 år er der sket en nedgang i vandforbrug, så forhøjelsen af vandafgiften medfører næppe en vandbesparelse af betydning.</p> <p>Hvis forslaget vedtages, ønsker FVD, at regeringens intentioner om anvendelsen af merprovenuet fastholdes, så pengene, når de overføres til kommunerne, øremærkes.</p>	<p>Forhøjelsen af vandafgiften er først og fremmest en kompenserende indeksering af afgiftsatsen, da satsen ikke har været ændret siden indførelsen i 1994.</p> <p>Formålet med bidraget er fortsat at finansiere Miljøministeriets og kommunernes opgaver i forbindelse med beskyttelse af grundvandet, herunder kortlægning og udpegning af områder med drikkevandsinteresser, indvindingsoplande og områder, som er særligt følsomme over for forurening.</p> <p>Det vil i ændringsforslaget til finansloven for 2012 blive præciseret, hvorledes overførslen skal ske.</p>
International Transport Danmark (ITD)	International Transport Danmark beklager den korte høringsfrist. Endvidere beklager brancheorganisationen lovforslagets uheldige indvirkning på erhvervsaktivitet og beskæftigelse.	Med hensyn til den korte høringsfrist henvises til kommentaren til høringssvaret fra Advokatsamfundet.

<p>Kommunernes Landsforening (KL)</p>	<p>Vedr. vandafgiften finder KL, at fordelingen af drikkevandsbidraget mellem stat og kommune skal fremgå af selve lovteksten, samt hvad bidraget øremærkes til.</p> <p>KL forudsætter, at aftalen med Miljøministeriet om genforhandling af DUT i denne forbindelse fornys, så kommunerne sikres fuld omkostningsdækning. Som minimum skal kommunerne sikres det samme provenu som hidtil.</p> <p>KL tager generelt forbehold for beregningen af ørebeløbet på 67 øre/m³, idet beregningsforudsætningerne ikke er kendt.</p> <p>KL har ingen bemærkninger til ændringerne i brændstofforbrugsafgiftsloven og vægtafgiftsloven.</p>	<p>Formålet med bidraget er forsat at finansiere Miljøministeriets og kommunernes opgaver i forbindelse med beskyttelse af grundvandet, herunder kortlægning og udpegning af områder med drikkevandsinteresser, indvindingsoplande og områder, som er særligt følsomme over for forurening.</p> <p>Det vil i ændringsforslaget til finansloven for 2012 blive præciseret, hvorledes overførslen skal ske.</p> <p>Beregningen af ørebeløbet er baseret på tidligere vandforbrug/provenu af afgift af ledningsført vand, og hvor meget en m³ skal stige, hvis det skal medføre et merprovenu på 185 mio. kr.</p>
<p>FSR–danske revisorer</p>	<p>FSR støtter, at der indsættes overgangsordninger, men ideelt set har de fleste virksomheder bedst med for en længere periode at kunne indrette økonomisystemerne med faste afgiftssatser, uden at skulle justere disse hvert eneste år.</p> <p>Ændringen af glødepæreafgiftsloven hilses velkommen. Der henvises til at foretage samme gennemgang i en række andre punktafgiftslove med henblik på at sanere i de mere specifikke bestemmelser. Det er administrativt tungt for virksomhederne at skulle administrere en nøjagtig skelen mellem varegrupper.</p> <p>Endelig nævnes, at der i punktafgiftsbestemmelserne mangler en mulighed for at få godtgjort punktafgift, der er betalt her i landet, når de varer, som der er betalt punktafgift for, efterfølgende udføres her fra landet.</p>	<p>Bemærkningerne er taget til efterretning.</p> <p>Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Erhverv.</p> <p>Bemærkningen er taget til efterretning, og vil indgå i de fremtidige overvejelser.</p>

<p>Landbrug & Fødevarer</p>	<p>Landbrug & Fødevarer anfører indledningsvis en række generelle bemærkninger til finanslovens stigende skatter og afgifter.</p> <p>Landbrug & Fødevarer 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 nye afgifter.</p> <p>Landbrug & Fødevarer bemærker vedrørende vandafgift, at formuleringen samt de nævnte beløb i afsnittet om de økonomiske konsekvenser for erhvervet, synes at indikere, at man fra regeringens side fortsat ønsker at godtgøre momsregistrerede virksomheders forbrug af vand til procesformål. Dette modtages positivt af Landbrug & Fødevarer.</p> <p>Når det gælder vægtafgiften af traktorer, anfører brancheorganisationen, at denne afgiftsforhøjelse vil øge landbrugets omkostninger med ca. 2 mio. kr.</p> <p>Afslutningsvis nævnes, at den meget korte høringsfrist gør, at det ikke er muligt at afgive gennemarbejdede og fuldt ud dækkende bemærkninger, og der opstår en stor risiko for lovsjusk. Dette kan retssikkerheden ikke være tjent med.</p>	<p>Der henvises indledningsvis til kommentaren til høringssvaret fra Brancheforeningen for kaffe og te.</p> <p>Finanslovsforslaget vil samlet set medføre en beskæftigelsesfremgang.</p> <p>Adgangen til fradrag for afgift af ledningsført vand fremgår af lovens § 9, stk.1. Der sker ikke nogen ændring heri, hvorfor momsregistrerede virksomheder også kan opnå fradrag for grundvandsbidraget.</p> <p>Vægtafgiften af de godkendte traktorer, som landbruget alt overvejende benytter sig af, berøres ikke af lovforslaget. Vægtafgiften for de registrerede traktorer følger vægtafgiften for varebiler. De foreslåede forhøjelser for varebiler vil på den måde også få virkning for de registrerede traktorer.</p> <p>Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Advokatrådet.</p>
<p>NOAH-Trafik</p>	<p>NOAH-TRAFIK mener ikke at bilafgifterne i tilstrækkeligt omfang har fulgt den alminde-</p>	<p>Forslaget om at forhøje brændstofforbrugsafgiften og vægtafgiften af person- og va-</p>

	<p>lige prisudvikling. Særligt ønsker organisationen at registreringsafgiften og brændstofafgifterne bliver højere.</p>	<p>rebiler samt privatanvendelsestillægget for varebiler med henholdsvis 4,6 pct. fra 2012 og 4,35 pct. fra 2013 eller i alt godt 9 pct. vil trække i retning af en mindre bilpark med en højere andel af biler med lavere CO2-udledning end ellers. Jf. også afsnittet om miljømæssige konsekvenser i lovforslagets almindelige bemærkninger.</p> <p>Afgifterne af benzin og diesel foreslås ikke forhøjet. For disse afgifter gælder der et særligt hensyn til grænsehandlen, som de derfor bør afstemmes efter.</p>
Datatilsynet	Datatilsynet har ingen bemærkninger til lovforslaget.	
Erhvervs- og Selskabsstyrelsen Center for Kvalitet i Erhvervsregulering (CKR)	<p>CKR har modtaget forslag om ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om forskellige forbrugsafgifter m.m. i høring.</p> <p>CKR afgav i forbindelse med præhøringen et høringssvar med en vurdering af de administrative konsekvenser.</p> <p>I forhold til denne præhøring, er eneste ændring en omlægning af vandafgiftsloven.</p> <p>SKAT har oplyst, at ændringen ikke får betydning for antallet af virksomheder, der er omfattet af reglerne samt afgiftsstrukturen i øvrigt.</p> <p>CKR henviser derfor til det tidligere afsendte høringssvar og har ikke yderligere bemærkninger.</p>	<p>Forslaget har været sendt i høring ved CKR i to omgange. De anførte bemærkninger fra CKR vedrører alene ændringen til lovforslagets § 3, nr. 2.</p> <p>For så vidt angår bemærkningerne til lovforslagets øvrige bestemmelser henvises til lovforslagets afsnit 7.</p>