



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2007-231-0005

Dato: 28. November 2007

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringsskema samt de modtagne høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af forskellige energiafgiftslove mv. (Indeksering af energiafgifterne).

Kristian Jensen

/Lene Skov Henningsen

Høringsskema indeholdende høringssvar og kommentarer hertil vedrørende udkast til .

Organisationer	Bemærkninger i høringssvar	Kommentar til bemærkninger
Dansk Byggeri	<p>Udtrykker sympati for finansieringen af lempelsen af skatterne kan ske via forhøjelser på energiafgiftsområdet, der har en adfærdsregulerende effekt.</p> <p>Er bekymret for, at skatteomlægningen ses som et kompromis i forhold til skattestoppet.</p> <p>Finder, at der i fremtiden er behov for yderligere lempelser i skatten på arbejde.</p> <p>Finder at indekseringen medfører en fordyrelse af byggeriet frem mod 2015.</p> <p>Mener at indekseringen af energiafgifterne vil hæmme mobiliteten på arbejdsmarkedet pga. højere brændstofpriser.</p>	<p>I henhold til principperne i skattestoppet, er det muligt at forhøje en miljøafgift, hvis det er miljømæssigt ønskeligt. Der er dog det krav, at provenuet skal anvendes til at sænke andre skatter og/eller afgifter. Indekseringen af energiafgifterne er derfor fuldt i overensstemmelse med skattestoppets principper.</p> <p>Regeringen er helt enig, og dette fremgår også af det nye regeringsgrundlag.</p> <p>Siden 2001 har erhvervslivet og de danske husholdninger opnået en real afgiftsbesparelse i kraft af, at skattestoppet har udhulet energiafgifterne. Hvis energiafgifterne var blevet reguleret med udviklingen i priserne, ville statens provenu alt andet lige være ca. 3,6 mia. kr. højere i 2007, end tilfældet er. Indekseringen er ikke bagudrettet, dvs. at den besparelse, som skattestoppet har betydet i perioden 2001-2007, er intakt, men lovforslaget betyder, at fordelene ikke øges år for år.</p> <p>Indekseringen af energiafgifterne er en del af den samlede pakke <i>Lavere skat på arbejde</i>. Højere afgifter på benzin og diesel vil kunne påvirke personbiltransporten i Danmark, og gøre det mere fordelagtigt at bruge de kollektive transportmidler. Dertil kommer, at indekseringen af energiafgifterne mere end kompenseres af lavere personskatter, og derfor vil skattepakken samlet set øge beskæftigelsen.</p>
Dansk Energi	Spørger til konsekvensen af, at den faktiske udvikling i nettoprisindekset bliver enten højere eller lavere end 1,8	Satserne er opskrevet med en forventet gennemsnitligt stigning i nettoprisindekset på 1,8 pct. Satserne er

	<p>pct.</p> <p>Efterspørger indeksering af tilskud til el-produktion.</p> <p>Efterlyser statsstøttegodkendelse af lov nr. 1417.</p>	<p>fastsat i lovforslaget. Hvis den faktiske udvikling i nettoprisindekset er højere eller lavere end 1,8 pct., har det ingen effekt på afgiftssatserne. Metoden er valgt, da afgiftssystemet dermed bliver mere overskueligt og administrativt enkelt.</p> <p>Der henvises til svar til Dansk Fjernvarme.</p> <p>Danmark har i november 2007 fået lov nr. 1417 af 21. december 2005 godkendt efter EU's statsstøtteregler. Loven sættes i kraft pr. 1. januar 2008.</p>
Dansk Erhverv	<p>Stiller spørgsmålstegn ved, om energifgifterne har en adfærdsregulerende effekt. I transporterhvervet er forbruget ikke faldet, selv om oliepriserne er steget. Årsagen er, at transportbehovet er stigende.</p> <p>Afgiftsforhøjelser vil skade serviceerhvervenes konkurrenceevne relativt hårdt sammenlignet med industrien, pga. at rumvarmeafgiften er særligt belastende for serviceerhvervene.</p>	<p>Det er korrekt, at forbruget ikke er faldet i transportsektoren, omvendt ville fraværet af energiafgifter sandsynligvis have betydet et endnu højere forbrug, end tilfældet er i dag. Den løbende udvikling af nye brændstoføkonomiske motorer har netop baggrund i ønsket om at spare på de dyre dråber. Energiafgifterne er dermed med til at stimulere udviklingen af bedre brændstoføkonomi og nye energikilder – eksempelvis biobrændstoffer mv. Energiafgifterne har derfor i høj grad en adfærdsregulerende effekt.</p> <p>En stor del af lettelsen på 3,6 mia. kr. som følge af skattestoppet er tilfaldet serviceerhvervene, mens industrien kun i mindre grad har fået andel i gevinsten pga. deres lavere afgiftssats. Der henvises i øvrigt til svar til Dansk Byggeri.</p>
Dansk Fjernvarme	<p>Hilser forslaget velkomment, da det pga. kraftvarmefordelen vil forbedre fjernvarmeverkernes konkurrenceevne i forhold til kedeldrift og individuel boligopvarmning med fossile brændsler eller elektricitet.</p> <p>Indekseringen vil give de små værker relativt større stigninger i varmeprisen end store værker, idet de har lavere effektivitet. Dansk Fjernvarme foreslår derfor, at elproduktionsstilskuddet også indekseres.</p>	<p>Aftalen om <i>Lavere skat på arbejde</i> vedrører alene energifgifterne. Indeksering af elproduktionsbidraget er således ikke en del af aftalen.</p>

	<p>Mener, at det er uhensigtsmæssigt, at lov nr. 1417 af 21. december 2005 ikke er trådt i kraft pga. manglende statsstøttegodkendelse.</p>	<p>Der henvises til svar til Dansk Energi.</p>
Dansk Industri (DI)	<p>Mener ikke at yderligere omkostninger for erhvervslivets energikrævende processer vil have positiv effekt på klimagasudviklingen, når der ses ud over den danske grænse.</p>	<p>For den ikke-kvotefattede CO₂-udledning vil en højere afgift betyde, at CO₂-udledningen falder i Danmark og globalt set. For den kvotefattede del af CO₂-udledningen er det korrekt, at en højere afgift ikke vil betyde, at den samlede CO₂-udledning falder.</p>
Dansk Transport og Logistik (DTL)	<p>Mener ikke, at forhøjelser af dieselafgiften vil have nævneværdig miljøeffekt i transporterhvervet. Stigningen i prisen på råolien har vist, at dieselforbruget ikke er faldet. En yderligere forhøjelse pga. højere afgift vil ikke have nogen effekt.</p> <p>Finder at en højere afgift på dieselolie vil betyde en forringelse af danske transportørers konkurrenceevne.</p> <p>Mener, at det er urimeligt at pålægge transporterhvervet øgede omkostninger, når provenuet kun udgør 18 pct. af det samlede provenu og kun i begrænset omfang bidrager til lovforslagets begrundelse om at finansiere indkomstskattelettelser.</p> <p>Højere afgifter vil betyde, at grænsehandlen i dansk favør vil vende.</p>	<p>Der henvises til svaret til Dansk Erhverv.</p> <p>Det er ikke kun Danmark, som justerer energifgifterne i disse år. Tyskland afvikler således afgiftsfritagelse for biobrændstoffer mens kravet om iblanding fortsætter. Det betyder, at prisen på benzin og diesel i Tyskland stiger. Derfor er det ikke entydigt, at de danske transportørers konkurrenceevne svækkes. Endelig har det, at de danske energifgifter har været holdt i ro siden 2001 betydet, at transporterhvervet har opnået en gevinst i forhold til deres udenlandske konkurrenter, som ikke har haft fordelene ved et skattestop.</p> <p>Den gevinst, som transportbranchen har opnået siden 2001 pga. skattestoppet, er intakt, jf. svar til Dansk Byggeri.</p> <p>Lovforslaget har to formål dels at skabe finansiering af <i>Lavere skat på arbejde</i> og dels at bidrage til opfyldelse af Danmarks Kyotoforpligtelse. Provenuet er således kun en del af formålet med forslaget.</p> <p>Det er usikkert, hvorledes grænsehandlen udvikler sig. De fleste EU-lande har på nuværende tidspunkt fokus på at nå deres Kyotoforpligtelse.</p>

		Det er vanskeligt at skønne, hvordan grænsehandlen vil udvikle sig – om det bliver i dansk favør eller disfavør, er ikke klart.
Danske Busvognmænd	<p>Mener, at højere energiafgifter muligvis vil give et mindre olieforbrug på længere sigt i form ændrede forbrugsvaner og investeringer i mere miljøvenlige teknologier.</p> <p>Mener, at hvis der skal ske mærkbare reduktioner af udslippet af drivhusgasser, skal der ske væsentlige ændringer i persontransportmønstrene.</p> <p>Finder, at bustransport er en af de transportformer, der medfører det laveste CO2-udslip, og det bør inddrages, når der lovgives om energiafgifterne.</p>	<p>Indekseringen af energiafgifterne har ikke til hensigt at ændre på incitamenterne i afgiftslovgivningen. Formålet har været at justere satserne, så de ikke fortsat bliver udhulet af inflationen.</p> <p>Bustransport er i forvejen støttet gennem en række ordninger både indenfor og udenfor skatteministeriets ressort. Busser betaler eksempelvis ikke registreringsafgift, grøn ejerafgift eller moms af personbefordring. Da der er tale om et lavere energiforbrug pr. person ved bustransport sammenlignet med personbilstransport, er der også tale om lavere afgift pr. person.</p>
Foreningen af Statsautoriserede Revisorer	<p>Finder det positivt, at også godtgørelsesberettigede beløb indekseres.</p> <p>Mener, at der sker en stigning i de administrative udgifter for de berørte virksomheder.</p> <p>Kommenterer på lov nr. 1417 af 21. december 2005.</p>	<p>Lovforslaget har været i høring i CKR (Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i Erhvervsregulering). CKR har vurderet, at lovforslaget ingen administrative konsekvenser har, jf. høringssvar fra Økonomi- og Erhvervsministeriet.</p> <p>Der henvises til svar til Dansk Energi.</p>
Foreningen Danske Kraftvarmeværker	Mindre decentrale kraftvarmeværker er pga. store ledningstab hårdt belastet af energiafgifterne. Foreningen foreslår, at disse værker friholdes for afgiften. Alternativt foreslås en indeksering af elproduktionstilskuddet.	Der henvises til svar til Dansk Fjernvarme.
FTF	FTF ser på positivt på, at der ændres i reguleringen af energiafgifter af hensyn til miljøet. FTF er ikke tilhænger	Indekseringen betyder, at satserne reguleres i forhold til udviklingen i inflationen. Der ændres derfor ikke ved

	af den skæve sociale profil, som energiafgifterne har.	den sociale profil i energiafgifterne. Omvendt vil den samlede skattepakke betyde en fremgang i realindkomsten for personer på overførselsindkomst, herunder pensionister, pga. en forøgelse af personfradraget og en forøgelse af overførselsindkomsterne.
HTS	<p>Stiller sig uforstående overfor, at nedsættelse af skat på arbejde kædes sammen med øgede afgifter på erhvervslivet.</p> <p>Mener, at de øgede dieselaftgifter generelt vil skade det samlede transporterhvervs konkurrenceevne og i særdeleshed transporterhervets konkurrenceevne i forhold til udlandet.</p>	<p>Indeksering af energiafgifterne er begrundet dels i finansiering og dels i at bidrage til at opfylde Danmarks Kyotoforpligtelse i forhold til reduktion af udledningen af drivhusgasser. Højere energiafgifterne giver et merprovenu, som ifølge skattestoppet skal bruges til at sænke andre skatter og afgifter – det er derfor helt naturligt, at indekseringen af energiafgifterne indgår i samme skattepakke som nedsættelse af personbeskatningen.</p> <p>Der henvises til svar til DTL</p>
OFR	Spørger til om, der er taget højde for, at prisen på benzin og diesel bliver højere i Tyskland med afviklingen af afgiftsfritagelse for biobrændstoffer.	I det samlede provenuskøn på 4 mia. kr. er det antaget, at grænsehandlen er uændret sammenlignet med i dag. Dermed er der indirekte taget højde for, at prisen i Tyskland stiger ved en afvikling af afgiftsfritagelsen.
SKAT	<p>Mener, der skal afholdes følgende udgifter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Indtil 25.000 kr. til tilretning af satstabellerne i Økonomisystemet SAP • 50.000 kr. til justering af diverse afgiftssatser i tilknytning til Erhvervssystemet • 20.000 kr. til porto 	
Økonomi- og Erhvervsministeriet	<p>Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) har vurderet, at forslaget ikke har administrative konsekvenser.</p> <p>CKR vurderer at opgørelse af de erhvervsøkonomiske konsekvenser er dækkende.</p>	

Advokatrådet, Dansk Arbejdsgiverforening, Energistyrelsen, Foreningen Danske Revisorer, Foreningen Registrerede Revisorer, Plantedirektoratet har meddelt, at de ingen bemærkninger har til lovforslaget.