

Til Folketinget – Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringsskema samt de modtagne høringssvar vedrørende forslag til lov om indeksering af tinglysningsafgiften og visse miljøafgifter samt genindførelse af flyregistreringsafgiften.

Morten Bødskov

/ Claus Hansen

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Advokatrådet</i></p>	<p>Advokatrådet finder det uklart ud fra et kundesynspunkt, hvorfor der skal opereres med to forskellige faste tinglysningsafgifter på henholdsvis 1.850 kr. og 1.825 kr.</p> <p>Advokatrådet opfordrer Skatteministeriet til at overveje at ensarte afgiften til et beløb.</p>	<p>Som en del af <i>Aftale om sanering af bøvlende og byrdefulde afgifter</i> (afgiftssaneringspakken) af 23. august 2018 mellem den daværende regering (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Dansk Folkeparti og Radikale Venstre blev det besluttet at anvende det merprovenu, som ændringerne i tinglysningsafgiftsloven dengang medførte, til at nedsætte den faste og variable afgift ved tinglysning af pant i fast ejendom eller i andel i andelsboligforening. Derfor er den faste afgift på disse tinglysninger lavere end den faste afgift for de resterende tinglysninger.</p> <p>Det er ikke en del af finanslovsaftalen for 2020 at ensarte de faste afgifter i tinglysningsafgiftsloven.</p>
<p><i>Brancheforeningen Dansk Luftfart</i></p>	<p>Der henvises til DI Transports høringssvar.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til DI Transport.</p>
<p><i>Dansk Affaldsforening</i></p>	<p>Dansk Affaldsforening bifalder indekseringen af emballageafgiften, som modvirker en udhuling af afgiftsinstrumentet.</p> <p>Dansk Affaldsforening bemærker, at der fortsat udestår revision af emballageafgiftsloven, så den fremmer den udvikling foreningen ønsker, herunder at plastposer fremstillet af genanvendt plast og engangsservice af vedvarende ressourcer ikke afgiftsbelægges hårdere end engangsservice af plast.</p>	<p>Som en del af finanslovsaftalen for 2020 er parterne blevet enige om, at det skal undersøges, om emballageafgiften på engangsservice kan differentieres med henblik på at fremme anvendelse af bionedbrydeligt materiale.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Dansk Ejendoms Kredit</i></p>	<p>Dansk Ejendoms Kredit foreslår at sidestille underpant i et pantebrev med underpant i et ejerpantebrev i tinglysningsafgiftslovens § 5 b. Dansk Ejendoms Kredit henviser til et tidligere høringsskema, hvor det fremgår, at Skatteministeriet tilrettede tinglysningsafgiftslovens § 5 b således, at når et ejerpantebrev tinglyses samtidig med en underpant sætning udløser dette alene én fast afgift, modsat tidligere hvor det udløste to gange fast afgift. Dansk Ejendoms Kredit anfører, at Tinglysningsretten ikke har konsekvensrettet tinglysningssystemet, da man ikke kan registrere et underpant i et pantebrev i samme anmeldelse til tinglysning. Dansk Ejendoms Kredit bemærker, at man p.t. må registrere pantebrevet i systemet og anmelde det til tinglysning og først derefter registrere underpantet i pantebrevet og anmelde dette til tinglysning, hvilket udløser 2 gange fast afgift.</p> <p>Dansk Ejendoms Kredit bemærker, at det p.t. ikke er muligt at registrere ejerpantebreve og pantebreve ens ved dokumentoprettelsen i tinglysningssystemet i samme anmeldelse.</p> <p>Dansk Ejendoms Kredit påpeger endvidere en uklarhed om begrebet ”frempant sætning”, som efter foreningen er en transport af et tinglyst underpant i et pantebrev eller ejerpantebrev, hvorfor for-</p>	<p>Tinglysningsafgiftslovens § 5 b blev senest ændret ved lov nr. 1294 af 5. december 2019. Disse ændringer trådte i kraft den 1. januar 2020, og der er således ikke ved dette lovforslag ændret i den gældende formulering af tinglysningsafgiftslovens § 5 b udover en ændring af afgiftssatsen som følge af indekseringen af afgiftssatsen.</p> <p>Dette lovforslag indeholder en gennemførelse af dele af finanslovsaftalen for 2020. Formålet med lovforslaget er således at gennemføre bl.a. indekseringen af de faste afgifter i tinglysningsafgiftsloven. Dansk Ejendoms Credits høringssvar ligger uden for formålet med og rammerne af lovforslaget.</p> <p>Skatteministeriet vil se på Dansk Ejendoms Credits bemærkninger og følge op over for Dansk Ejendoms Kredit.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Dansk Ejendomsmæglerforening (DE)</i></p>	<p>eningen foreslår at sidestille pantebreve og ejerpantebreve i tinglysningsafgiftslovens § 5 b, stk. 2.</p> <p>DE finder det uheldigt at indekser den faste tinglysningsafgift, da det øger omkostningerne ved ejendomshandel og -finansiering og hæmmer mobiliteten på boligmarkedet.</p> <p>DE anser indekseringen af den faste tinglysningsafgift, som en snigbeskatning af boligejere og øvrige ejendomsejere, som allerede er underlagt en forholdsmæssig høj tinglysningsafgift.</p> <p>DE er enig i, at de øgede omkostninger forventes overvæltet på forbrugerne. DE bemærker, at det vil være selve tidspunktet for tinglysningsingen som vil være afgørende for, hvorvidt der skal betales afgift efter den indekserede sats eller den nuværende sats og ikke fx den forud for tinglysningsingen indgåede aftale. En ændring den 1. marts 2020 medfører en kort omstillingsperiode og kan få betydning for allerede indgåede aftaler.</p> <p>Herudover påpeger DE, at det ville have været oplagt og ønskeligt, at man lod den reviderede version af tinglysningsafgiftslovens § 4, som lovforslaget indeholder, hvor afgiftsgrundlaget for bolig- og erhvervsjendomme er ensrettet træde i kraft allerede nu, og</p>	<p>Indekseringen af tinglysningsafgiften skal være med til at sikre, at afgiften ikke vil blive gradvist udhulet over tid, hvormed tinglysningsafgiftens reale niveau opretholdes.</p> <p>Som en del af finanslovsaftalen for 2020 er parterne blevet enige om, at tinglysningsafgiften skal indekseres ad to omgange, herunder at den første indeksering skal træde i kraft den 1. marts 2020.</p> <p>Tinglysningsafgiften er en afgift, som betales på tidspunktet for tinglysningsingen. Afgiftens størrelse er derfor alene afhængig af tidspunktet for tinglysningsingen.</p> <p>Tinglysningsafgiftslovens § 4 skal ses i sammenhæng med ejendomsvurderingsloven. Det er tidligere blevet besluttet, at overgangen til, at tinglysningsafgiften for erhvervsjendomme som hovedregel skal beregnes på baggrund af ejerskiftesummen, først skal ske efter at de nye ejendomsvurderinger er</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>ikke som tiltænkt den 1. januar 2022.</p> <p>Det er efter DEs opfattelse urimeligt at lade erhvervsejendomme med en for høj offentlig ejendomsvurdering lide under, at Vurderingsstyrelsen endnu ikke er klar med nye vurderinger af erhvervsejendomme samt at ikrafttrædelsestidspunktet knyttes til det endelige vurderingssystem komme i stedet for at rette op på denne problemstilling nu.</p>	<p>kommet ud. Derfor er ikrafttrædelsen af den reviderede § 4 udsendt parallelt med ejendomsvurderingerne.</p>
<i>Dansk Erhverv</i>	<p>Dansk Erhverv har ikke bemærkninger til lovforslaget.</p>	
<i>Dansk Retursystem A/S</i>	<p>Dansk Retursystem A/S har ikke bemærkninger til lovforslaget.</p>	
<i>Dansk Svæveflyver Union (DSvU)</i>	<p>DSvU pointerer, at genindførelsen af registreringsafgiften på luftfartøjer vil komme til at medføre, at DSvU skal betale registreringsafgift på deres svævefly.</p> <p>DSvU fremhæver, at svæveflyvning er en grøn sport, da svævefly ikke udleder CO₂, ikke anvendes kommercielt eller til transport af personer fra sted til sted.</p> <p>DSvU beder om, at det overvejes, hvorvidt det er rimeligt, at svævefly, som benyttes til sportsudøvelse i DSvU klubber, bliver pålagt registreringsafgift.</p>	<p>Som en del af finanslovsaftalen for 2020 er parterne blevet enige om, at registreringsafgiften på luftfartøjer skal genindføres pr. 1. januar 2021. Med dette lovforslag genindføres de regler, som blev ophævet med lov nr. 270 af 26. marts 2019.</p> <p>Det bemærkes, at registreringsafgiften ikke er en miljøafgift, men en afgift af registreringen af ejerrettigheder over og panterrettigheder i luftfartøjer.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p>DI</p>	<p>DI bemærker, at den foreslåede indeksering på 1,8 pct. årligt er for høj henset til inflationen.</p> <p>DI bemærker endvidere, at EU er ved at vedtage et obligatorisk producentansvar for emballage, og dermed vil en afgift på emballage være et udtryk for dobbeltregulering. DI foreslår at afskaffe den volumenbaserede emballageafgift i forbindelse med implementeringen af det obligatoriske produktansvar på emballager.</p>	<p>Indekseringen har til formål at opretholde afgifternes reale værdi, da afgifterne i dag er fastsat i kroner og ører, hvormed den reale værdi udhules i takt med den generelle prisudvikling.</p> <p>Det har hidtil været praksis at indeksere punktafgifter med 1,8 pct. årligt svarende til den forventede prisudvikling. Den praksis er fx blevet anvendt ved indeksering af vandafgiften og øvrige punktafgifter i 2012, 2013, 2015 og 2018, jf. lov nr. 1384 af 28. december 2011 og lov nr. 924 af 18. september 2012.</p> <p>1,8 pct. svarer desuden til den forventede fremtidige inflationsprocent, som Finansministeriet lægger til grund for de aktuelle mellemfristede fremskrivninger.</p> <p>EU's emballagedirektiv (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2018/852/EU af 30. maj 2018 om ændring af direktiv 94/62/EF om emballage og emballageaffald) forpligter Danmark til at indføre et udvidet producentansvar for visse engangsprodukter og emballager. Producentansvaret skal senest træde i kraft ved udgangen af 2024.</p> <p>Producentansvaret rummer ikke fiskale afgifter, men skal bl.a. bestå af visse gebyrer på emballage, herunder emballage af plastik, når det implementeres. Det vil i forbin-</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>DI kan ikke støtte genindførelsen af registreringsafgiften på luftfartøjer. DI fremhæver, at flyselskaber vil lade sine fly registrere i Sverige, Norge eller Irland, som ikke har en tilsvarende afgift. DI vurderer, at ensartede afgiftsvilkår er centralt, da registrering af luftfartøjer i Danmark leder til en række følgeaktiviteter, fx vedligehold af fly, som har samfundsmæssig betydning. DI forslår, at registreringsafgiften på luftfartøjer ikke genindføres for dermed at undgå øget administrativt bøvnl hos både virksomheder og Skatteforvaltningen.</p> <p>DI støtter i øvrigt Brancheforeningen Dansk Luftfart og DI Transport høringssvar angående genindførelsen af registreringsafgiften på luftfartøjer.</p>	<p>delse med implementering af producentansvaret være naturligt at se på, om emballageafgiften bør justeres eller afskaffes, så der sikres en sammenhængende regulering.</p> <p>Der henvises til kommentarerne til DSvU og DI Transport.</p>
<p><i>DI Transport</i></p>	<p>DI Transport bemærker, at genindførelsen af registreringsafgiften på luftfartøjer er kontraproduktivt, da det indebærer samfundsmæssige omkostninger, der overstiger det minimale provenu, afgiften i praksis kan generere.</p> <p>DI Transport finder forventningen om, at genindførelsen vil genere et årligt provenu på 5 mio. kr. urealistisk. DI Transport vurderer, at</p>	<p>Som en del af finanslovsaftalen for 2020 er parterne blevet enige om at genindføre registreringsafgiften på luftfartøjer. Regeringen og aftaleparterne er enige om at anvende provenuet som finansiering i finanslovsaftalen.</p> <p>De provenumæssige konsekvenser er opgjort med udgangspunkt i de tilgængelige oplysninger vedrørende indtægterne fra afgiften før</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>provenuet maksimalt bliver 2,5-3 mio. kr., hvis afgiften genindføres fra 2021. DI Transport påpeger, at dette skyldes, at der med forslaget ikke er taget hensyn til, at luftfarts-erhvervet er et erhverv, der lever i stærk international konkurrence. DI Transport bemærker hertil, at en række omkringliggende lande, såsom Sverige og Norge, har afskaffet tilsvarende afgifter, og at Tyskland og flere baltiske lande ikke har flyregistreringsafgifter. På den baggrund ophører virksomhederne med at registrere sig i Danmark.</p> <p>DI Transport påpeger, at udflytningen af registreringer vil medføre et samfundsmæssigt tab, dels i form af arbejdspladser i flyvedligeholdelsesvirksomhederne, fordi registrering og vedligeholdsaktivitet ofte følges ad. Det betyder samtidig tab af den nyeste teknologiske viden og kompetencer. DI Transport er ikke i stand til at estimere det samfundsmæssige tab præcist, men mener, at det vil langt overstige det begrænsede afgiftsprovenu.</p> <p>Samtidig bemærker DI Transport, at øget registrering på andre landes registre medfører, at arbejdsmiljøtilsynet for flyvende besætningsmedlemmer udflyttes til andre lande. I Danmark er det primære tilsynsobjekt fly på dansk register, og med øget flyregistrering i omkringliggende lande reducerer man</p>	<p>afskaffelsen i 2019, hvor der heller ikke var registreringsafgift på fly i Danmarks nabolande.</p> <p>Hvis afgiften efter genindførelsen fører til en markant udflytning af registreringer til andre lande sammenholdt med situationen før afskaffelsen i 2019, vil det kunne betyde, at merprovenuet bliver lavere end skønnet i lovforslaget.</p> <p>Forslaget vil i et vist omfang føre til lavere aktivitet inden for flyvedligeholdelse, hvilket dog må forventes modsvaret af øget aktivitet i andre sektorer på lidt længere sigt. Hvorvidt dette medfører et samfundsmæssigt tab afhænger af, om aktiviteten flyttes til sektorer, hvor beskæftigelsen finder bedre anvendelse.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>således omfanget af dansk-baseret tilsyn.</p> <p>Endelig påpeger DI Transport, at Danmarks tilslutning til Cape Town-konventionens flyprotokol, jf. lov om internationale sikkerhedsrettigheder i flymateriel, ikke synes afspejlet i nærværende forslag til ændring af tinglysningsafgiftsloven. Det er muligt, at det ikke nødvendigvis skal indgå i lovteksten, men det vil være en fordel, hvis relationen til flyprotokollen som minimum er beskrevet i lov-bemærkningerne.</p>	<p>Lovforslaget er tilrettet på baggrund af bemærkningen, idet der i bemærkningerne til den foreslåede tinglysningsafgiftslovs § 14 i lovforslagets § 1, nr. 26, er indsat et afsnit om lov om internationale sikkerhedsrettigheder i flymateriel.</p>
<i>Domstolsstyrelsen</i>	<p>Domstolsstyrelsen har ikke bemærkninger til lovforslaget.</p>	
<i>Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES)</i>	<p>ES bemærker, at man ikke bruger samme betegnelse for fly som i EU-lovgivningen. I forslaget anføres kategorien fly under 5.700 kg, eller som er registreret godkendt til højst 10 passagerer. EU bruger kategorien fly under 5.700 kg, eller som er registreret godkendt til højst 19 passagerer.</p> <p>ES henstiller til, at der bruges samme kategorisering i forslaget som i EU.</p> <p>ES vurderer, at genindførelsen af registreringsafgiften på luftfartøjer vil medføre, at danske AOC-holdere vil lade sine fly registrere</p>	<p>Den kategorisering, som der henvises til, benyttes primært til at vurdere, hvilke EU-bestemmelser inden for blandt andet flyveoperationer og vedligeholdelse af luftfartøjer, som finder anvendelse på et givent luftfartøj, og det vurderes derfor ikke at være relevant at ændre den danske kategorisering på baggrund heraf.</p> <p>Lovforslaget er derfor ikke ændret på baggrund af henstillingen.</p> <p>For så vidt angår luftfartøjer, som benyttes til erhvervsmæssig lufttransport i henhold til en licens og AOC, har luftfartsvirksomhederne ikke fri mulighed for at vælge,</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>uden for Danmark, og at det forventede merprovenu således ikke vil være opnåeligt.</p> <p>ES vurderer, at flyværkstederne vil miste det ved registreringen nødvendige eftersynsarbejde, hvilket ikke kan udelukke tab af danske arbejdspladser.</p> <p>ES fremhæver, at Danmark, som er kendt for at kunne tiltrække andre EU-lande og 3. lande i forbindelse med registrering af fly, ikke længere vil kunne tiltrække disse ved en evt. genindførelse af afgiften, og at Danmark derved vil miste indtægten fra disse fly.</p>	<p>hvor de ønsker at registrere deres luftfartøjer.</p> <p>Det følger af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008, at den medlemsstat, hvis kompetente myndighed udsteder licensen, har valget mellem at lade et EF-luftfartsselskabs luftfartøjer registrere i sit nationale register eller inden for Fællesskabet.</p> <p>I Danmark er det besluttet, at luftfartøjer, som ejes/benyttes af selskaber med dansk licens og AOC, som udgangspunkt skal registreres i det danske nationalitetsregister.</p> <p>Dette skal blandt andet ses i lyset af Danmarks tilsynsforpligtigelse, som følger af reglerne inden for luftfartsområdet.</p> <p>Der henvises til kommentaren til DI Transport.</p> <p>Det bemærkes, at registreringsafgiften blev ophævet med virkning fra og med 1. april 2019. Der har således alene været en begrænset periode, hvor man ved registrering af ejerrettigheder over og panterrettigheder i luftfartøjer ikke har skulle betale afgift.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>ES vurderer, at genindførelsen af registreringsafgiften på fly medfører, at de nuværende kompetencer og ressourcer ikke kan opretholdes, hvilket vil have en negativ effekt for de danske flyejere og for forholdet til Det Europæiske Luftfarts Sikkerheds Agentur (EASA).</p> <p>ES vurderer, at flere end de nuværende ca. 1.000 danske arbejdspladser ombord på udenlandsk registrerede fly ikke vil være omfattet af dansk lovgivning for arbejdsmiljø i luften, såfremt danske fly ”udflager” til andre lande.</p> <p>ES anbefaler derfor, at lovforslaget tages af bordet og ikke gennemføres.</p>	<p>Det er en del af finanslovsaftalen for 2020, at registreringsafgiften på luftfartøjer skal genindføres pr. 1. januar 2021, og anbefalingen fra ES om ikke at gennemføre forslaget kan ikke tages til følge.</p>
<p><i>Finans Danmark (FD)</i></p>	<p>FD gør opmærksom på, at de anser det for urealistisk at implementere indekseringen af den faste tinglysningsafgift inden for lovforslagets ikrafttrædelse den 1. marts 2020, da de enkelte institutters systemer, som beregner tinglysningsafgiften skal opdateres med henblik på, at samtlige dokumenter og online-beregnere på hjemmesider mv. bliver ændret.</p> <p>FD fremhæver også, at i forhold til beregninger, som er foretaget før indekseringen af den faste tinglysningsafgift, kan der opstå et stort</p>	<p>Der henvises til kommentaren til DE vedr. tidspunktet for den første indeksering, og hvad størrelsen af de faste tinglysningsafgifter afhænger af.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>antal sager, hvor låntager skal efterbetale tinglysningsafgift på grund af indekseringen. FD angiver, at dette skyldes, at institutterne har betalt den indekserede afgift ved tinglysning, mens låntager har betalt den ikke-indekserede afgift, da det ikke har været mulighed for at tilrette beløbene i deres systemer.</p> <p>Samtidig påpeger FD også, at ikrafttrædelsestidspunktet for indekseringen af den faste tinglysningsafgift vil ligge midt i en konverteringsrunde, hvilket betyder at institutterne manuelt skal genberegne tinglysningsafgiften i et stort antal sager.</p> <p>FD foreslår derfor, at indekseringen af den faste tinglysningsafgift tidligst træder i kraft den 1. juli 2020.</p> <p>FD påpeger, at der er behov for en generel dispensationsregel, når der fx fra institutternes side begås mindre fejl i forbindelse med en tinglysningsekspektion, hvor fejlen ikke står mål med de afgiftsmæssige konsekvenser. FD har tidligere fremhævet behovet for en dispensationsregel i høringssvar til lov nr. 1728 af 27. december 2018 om afgiftssaneringspakke mv. (L 103 FT 2018-19, 1. samling).</p>	<p>Som en del af Finansloven 2020 er det aftalt, at den første indeksering af de faste tinglysningsafgifter skal ske den 1. marts 2020.</p> <p>FDs forslag om at udskyde ikrafttrædelsen til den 1. juli 2020 er derfor ikke taget til følge.</p> <p>Formålet med lovforslaget er en gennemførelse af dele af finanslovsaftalen for 2020, og FDs forslag om indførelse af en generel dispensationsregel falder uden for dette formål.</p>
<p><i>Forbrugerrådet Tænk</i></p>	<p>Forbrugerrådet Tænk har af ressourcemæssige årsager ikke haft</p>	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>mulighed for at forholde sig til lovforslaget.</p>	
<p><i>Foreningen af Rådgivende Ingeniører</i></p>	<p>Foreningen af Rådgivende Ingeniører har ikke bemærkninger til lovforslaget.</p>	
<p><i>FSR - danske revisorer</i></p>	<p>FSR - danske revisorer har ikke bemærkninger til lovforslaget.</p>	
<p><i>Gorriksen Federspiel (GF)</i></p>	<p>GF har afgivet deres høringssvar i forlængelse af og som supplement til Dansk Industri og Brancheorganisationen Dansk Luftfart.</p> <p>GF bemærker, at en konsekvens af forslaget om genindførelse af registreringsafgiften på luftfartøjer vil være, at færre fly registreres på dansk register, hvilket bl.a. vil medføre tab af arbejdspladser. GF påpeger, at det f.eks. vil være oplagt, at SAS fremover kun registrerer fly i Norge, Sverige og Irland. Det så man bl.a. i perioden op til 2016 som reaktion på, at kun Norge på daværende tidspunkt havde tiltrådt Cape Town-konventionen. Denne praksis ophørte, da Danmark tiltrådte og ratificerede Cape Town-konventionen.</p> <p>GF påpeger, at forudsætningen om, at meromkostninger forbundet med genindførelsen af registreringsafgiften vil medføre højere flypriser, ikke anses for at være underbygget. GF er ikke bekendt med, at der var et fald i priserne på</p>	<p>Der henvises i den forbindelse til kommentaren til DI og DI Transport.</p> <p>Danmark tiltrådte og ratificerede Cape Town Konventionen i 2016. På daværende tidspunkt var der fortsat registreringsafgift på registrering af ejerrettigheder over og panterrettigheder i luftfartøjer i det danske register.</p> <p>Det er antaget, at den del af afgiften, som betales af erhverv, overvælttes i priserne på passagerflyvning. Provenuvirkningen ved forslaget er dog meget begrænset sammenlignet med de samlede</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>flybilletter, da afgiften blev afskaffet.</p> <p>Herudover bemærker GF, at lovforslagets formål om indførelse af miljømæssigt hensigtsmæssige regulering ikke imødekommes ved genindførelsen af registreringsafgiften på luftfartøjer.</p> <p>GF bemærker, at der ikke synes at være taget højde for Danmarks tiltrædelse og ratificering af Cape Town konventionen.</p> <p>Hertil bemærker GF, at hvis der ikke er taget højde for Cape Town-konventionen, så kan dette betyde en yderligere begrænsning i merprovenuet.</p> <p>GF bemærker, at anvendelsesområdet for tinglysningsafgiftslovens § 23, stk. 1, nr. 1, er begrænset i lovforslagets bemærkninger til § 13, stk. 2, i forhold til, hvad der gjaldt, inden afgiften blev afskaffet. GF henstiller derfor til, at bemærkningerne bliver rettet, hvis</p>	<p>omkostninger ved passagerflyvning, og påvirkningen af priserne vil derfor formentlig være relativt begrænset, selvom afgiften overvælttes. Det er også afspejlet i de meget begrænsede afledte virkninger på tilbageløb og adfærd.</p> <p>Lovforslagets formål er ikke at regulere omfanget af flytransport, men at tilvejebringe et merprovenu, som kan bidrage til finansieringen af mere velfærd.</p> <p>Lovforslagets indledning er rettet.</p> <p>Der henvises til kommentaren til DI Transport vedr. Cape Town-konventionen.</p> <p>Provenuet er beregnet på baggrund af indtægter fra afgiften, som ligger efter Danmarks tiltrædelse af konventionen.</p> <p>Bemærkningerne i lovforslaget tager udgangspunkt i den praksis, som fremgik af afsnit 'E.B. 2.9.1.3 Tilbagebetaling af afgiften ved sletning af ejerforhold i fly' i den juridiske vejledning version 2019-1, hvor registreringsafgiften ikke var afskaffet endnu. Henstillingen fra GF er derfor ikke taget til følge.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>det er hensigten at genindføre den tidligere gældende ordning.</p>	<p>Dog er ”retspraksis” blevet ændret til ”praksis”.</p>
<p>KL</p>	<p>KL har ikke bemærkninger til lovforslaget.</p>	
<p><i>Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen</i></p>	<p>Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har ikke bemærkninger til lovforslaget.</p>	
<p><i>Landbrug & Fødevarer</i></p>	<p>Landbrug & Fødevarer er kritiske over for indekseringen af den faste tinglysningsafgift, da indekseringen vil være en ekstra økonomisk byrde for landbrugsvirksomheders kommende generationsskifter.</p> <p>Landbrug & Fødevarer er endvidere kritiske overfor indekseringen af bekæmpelsesmiddelafgiften, som vil medføre en stigning i erhvervets samlede betaling af bekæmpelsesmiddelafgift fra 550 mio. kr. årligt til 600 mio. kr. årligt i 2024. Særligt taget i betragtning af, at afgiftsstigninger ikke var en del af Pesticidaftalen 2017-2021.</p> <p>Landbrug & Fødevarer er ikke enige i Skatteministeriets vurdering af, at indekseringen af miljøafgifterne overvæltet fuldt ud på forbrugerne, da langt størstedelen af landbrugets produkter eksporteres, og det er derfor ikke muligt at overvælte hele bekæmpelsesafgiften på forbrugerne.</p> <p>Landbrug & Fødevarer fremhæver desuden, at langt de fleste EU-</p>	<p>Indekseringen af tinglysningsafgiften skal være med til at sikre, at afgiften ikke vil blive gradvist udhulet over tid, hvormed tinglysningsafgiftens reale niveau opretholdes.</p> <p>Indekseringen af bekæmpelsesmiddelafgiften skal være med til at sikre, at afgiften ikke vil blive gradvist udhulet over tid, og dermed miste en del af sin regulerende effekt på miljøets belastning med bl.a. pesticider.</p> <p>Med indekseringen fastholdes de nuværende reale prisniveauer, hvorved virksomhedernes internationale konkurrencesituation ikke vurderes at blive forringet i forhold til i dag.</p> <p>Omvendt ville afgiftspligtige virksomheder i fravær af indeksering løbende blive stillet relativt bedre,</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>lande ikke har indført en pesticid-afgift. Dermed hæmmer bekæmpelsesmiddelafgiften den danske konkurrenceevne, og at en stigning af afgiften vil forringe konkurrenceevnen yderligere.</p> <p>Landbrug & Fødevarer anfører også, at spildevandsafgiften bør holdes i ro, da virksomhederne i forvejen er stramt reguleret ift. deres spildevandudledninger.</p>	<p>herunder i den internationale konkurrence.</p> <p>Indekseringen af spildevandsafgiften skal sikre, at afgiften ikke løbende vil blive udhulet i takt med den generelle prisudvikling, som den er blevet hidtil. Dermed oprettholdes afgiftens nuværende pris-signal med henblik på at fastholde reguleringen af udledning af næringsstoffer til vandmiljøet ved at fastholde afgiftens incitament til at rense eller mindske udledning af spildevand.</p>
<i>Metal Maritime</i>	Metal Maritime har ikke bemærkninger til lovforslaget.	
<i>Patienterstatningen</i>	Patienterstatningen har ikke bemærkninger til lovforslaget.	
<i>Rejsearbejdere.dk</i>	Rejsearbejdere.dk påpeger, at lovforslaget vil virke som en fordyrelse for en stor del borgere i Danmark. Indekseringen vil få en negativ virkning på statsfinanserne og beskæftigelsen, især i Bygge- og anlægssektoren samt øge grænsehandelen og vil medføre nedgang i beskæftigelsen i detailhandlen særligt i Udkantsdanmark.	Indekseringen af visse afgifter skal være med til at sikre, at afgifterne ikke vil blive gradvist udhulet over tid, hvormed tinglysningsafgiftens reale niveau opretholdes. Det bemærkes, at ikke alle afgifter indekseres, fx indekseres afgifter på grænsehandelsfølsomme varer ikke.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Rejsearbejdere.dk fremhæver, at udgifterne til de 1000 flere sygeplejersker mv. kan hentes gennem andre initiativer, som fx at forhøje afgifterne på charterrejser med fly og skib samt øge beskatningen af overskud ved salg af fast ejendom.</p> <p>Rejsearbejdere.dk påpeger, at indekseringen af råstofafgiften vil føre til højere udgifter på materialer i bygge- og anlægssektoren. Rejsearbejdere.dk vurderer at dette sammenlagt med indekseringen af den faste tinglysningsafgift vil medføre mindre byggeri samtidig med, at den stigende afgift på pantsætning vil gøre det dyre at være ny boligejer.</p> <p>Rejsearbejdere.dk fremhæver også, at indekseringen af den volumen-</p>	<p>Som en del af finanslovsaftalen for 2020 er parterne blevet enige om at indeksere en række miljøafgifter samt den faste tinglysningsafgift i årene 2020-2025.</p> <p>Regeringen har ikke aktuelt planer om at gennemføre de initiativer, som høringsparten foreslår.</p> <p>Indekseringen af råstofafgiften skal sikre, at afgiften ikke løbende vil blive udhulet i takt med den generelle prisudvikling, som den er blevet hidtil. Afgiften vil dermed opretholde sin styrke i forhold til at give incitament til at mindske brugen af råstoffer. Med indekseringen fastholdes de nuværende reale prisniveauer, hvorved virksomhedernes omkostninger til materialer i bygge- og anlægssektoren ligeledes vil blive fastholdt på deres nuværende niveau i reale priser.</p> <p>Øget fast tinglysningsafgift ved tinglysning af ejerskifter og pant vil medføre en forhøjelse af omkostningerne ved bolighandler og låneomlægninger. Forhøjelsen er dog relativt begrænset og en eventuel afledt virkning på byggeri vil derfor være meget lille, hvilket der er taget højde for i lovforslagets provenuvirkning.</p> <p>Øget grænsehandel med engangservice vurderes ikke at ville forekomme i betydeligt omfang, som følge af indekseringen af emballa-</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>baserede emballageafgift og emballageafgiften på engangsservice vil føre til øget grænsehandel.</p> <p>Rejsearbejdere.dk kritiserer også, at emballageafgiften på bæreposer af papir indekseres, og fremhæver at afgiften i stedet bør nedsættes, da bæreposer af papir ikke belaster miljøet i samme grad som bæreposer af plast.</p>	<p>geafgiften. Det skyldes dels, at erhvervsvirksomheder skal lade sig registrere for punktafgifter hos Skatteforvaltningen, dels at privatpersoner kun har mulighed for afgiftsfrit at tage ellers afgiftspligtige varer med til Danmark, når der er tale om varer, som er til eget brug.</p> <p>Emballageafgiften på bæreposer af papir og plast har til formål at reducere forbruget af bæreposer og dermed reducere affaldsmængderne. Affald bortskaffes ved forbrænding, og det vil udgøre en miljøbelastning uanset om der er tale om bæreposer af papir eller plastik. Det vil derfor kræve nærmere analyse af forskellige materialetypers miljøpåvirkning i et livscyklusperspektiv, hvis der skal foretages ændringer af emballageafgiftens nuværende struktur.</p>
<i>Sikkerhedsstyrelsen</i>	Sikkerhedsstyrelsen har ikke bemærkninger til lovforslaget.	
<i>Skatterevisorforeningen</i>	Skatterevisorforeningen har ikke bemærkninger til lovforslaget.	
<i>Søfartsstyrelsen</i>	Søfartsstyrelsen har ikke bemærkninger til lovforslaget.	
<i>Tinglysningsretten</i>	Tinglysningsretten har ikke bemærkninger til lovforslaget.	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<i>Ældre Sagen</i>	Ældre Sagen har ikke bemærkninger til lovforslaget.	