

Ingrid

Kirsten Hoffmeyer

Fra: Ove Holm [oho@dtl.eu]
Sendt: 22. november 2011 13:15
Til: JP-Jura og Samfundsøkonomi; Ingrid Hornshøj Jensen
Emne: SV: Forslag til lov om ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven lov om forskellige forbrugsafgifter mm (Regulering af de løbende bilafgifter og andre

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Til Skatteministeriet
Deres ref.: 2011-511-0082
DTL-sag: 11-530101-001

DTL har følgende bemærkninger i forhold til høring af 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.

DTL er generelt bekymret, når erhvervslivet pålægges afgiftsforhøjelser med øgede omkostninger og forringet konkurrenceevne til følge.

Vi anerkender derfor, at lovforslaget ikke indeholder en regulering af vægtafgiften på lastbiler, der er omfattet af vejbenyttelsesafgiften. En forhøjelse ville også have været meget uheldig, da det meget direkte ville have forringet danske lastbiler konkurrenceevne over for udenlandske lastbiler - både ved aktiviteter i og uden for Danmark.

Med venlig hilsen

Ove Holm
Erhvervspolitisk chef
Dansk Transport og Logistik (DTL)
Grønningen 17
Postboks 2250
DK - 1019 København K
Tel. +45 70 15 95 00
Mobile +45 23 44 29 09

Denne mail er blevet scannet af <http://www.comendo.com> og indeholder ikke virus!

2011-511-82
67

Ingent

Dorte Larsen

Fra: Claus Bøgelund Kegel Nielsen [cbn@dsk.dk]
Sendt: 23. november 2011 08:35
Til: JP-Jura og Samfundsøkonomi
Emne: Høring vedr. L 34

De Samvirkende Købmænd har konstateret, at L 34 er i høring frem til torsdag den 24. november kl. 16.00

DSK har kun bemærkninger til den del af forslaget, der vedrører forbrugsafgiftsloven. Først og fremmest konstaterer DSK, at øgede afgifter vil medvirke til forhøjede forbrugerpriser og dermed øget inflation.

Inflationen skal meget nødig øges primo 2012, da Danmark både er påvirket af den sydeuropæiske gældkrise og samtidig har forhandlinger på det private arbejdsmarked om nye overenskomster. Højere inflation vil naturligt medvirke til et øget lønpres, som dansk konkurrenceevne ikke kan tåle på nuværende tidspunkt.

Afslutningsvis skal DSK foreslå en senere ikrafttræden end januar 2012, da der kun være 10 dage fra vedtagelse af loven og til ikrafttrædelse. Det er urimelig kort frist – både set i lyset af sammenfaldet med jul og nytår og ikke mindst det problematiske i, at butikskædernes tilbudsaviser har deadline ca. 4 uger før udgivelse. Kaffe er som bekendt en meget udbredt "slagvare" i detailhandelen og der konkurreres på, at have den lavest mulige pris. I øvrigt henvises til bilag 3, L 33, der omhandler netop tidspunktet for ikrafttræden. Virksomheder bør til enhver tid kunne disponere i henhold til gældende og/eller vedtagen lovgivning, og det vil kun være muligt, hvis tidspunktet for ikrafttræden udskydes til efter januar 2012.

Med venlig hilsen

 **Claus Bøgelund K. Nielsen**
Vicedirektør
De Samvirkende Købmænd
Svanemøllevej 41
DK-2900 Hellerup
Tlf.: (+45) 39 62 16 16
Fax: (+45) 39 62 03 00
cbn@dsk.dk www.dsk.dk

This email has been scanned by the Symantec Email Security.cloud service.
For more information please visit <http://www.symanteccloud.com>

2011-11-0082
68

JJ

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Sendt til: js@skat.dk

23. november 2011

Datatilsynet
Borgergade 28, 5.
1300 København K

CVR-nr. 11-88-37-29

Telefon 3319 3200
Fax 3319 3218

E-post
dt@datatilsynet.dk
www.datatilsynet.dk

J.nr. 2011-112-0473
Sagsbehandler
Lasse May
Direkte 3319 3214

Vedrørende Høring af 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., jeres j.nr. 2011-511-0082

Ved e-post af 21. november 2011 har Skatteministeriet sendt ovenstående høring til udtalelse hos Datatilsynet.

Datatilsynet har ingen bemærkninger til det fremsendte forslag.

Kopi af dette brev sendes til Justitsministeriets Lovafdeling til orientering.

Med venlig hilsen

Lasse May

BRANCHEFORENINGEN FOR KAFFE OG TE

SEKRETARIAT: ADVOKAT NIELS GADE / NYHAVN 6 / DK - 1051 KØBENHAVN K / TELE: +45 33 11 93 13 / FAX: +45 33 32 08 48 / EMAIL: ng@adv-nyhavn.dk

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

23. november 2011
J.nr. 1203-01
NG/hv

Sendes pr. mail: js@skat.dk

Vedr.: Lovforslag L 34 af 21. november 2011 (Afgiftsforhøjelser)

Brancheforeningen for Kaffe og Te er blevet bekendt med ovennævnte lovforslag, der blandt andet indeholder forslag om ændring af forskellige forbrugsafgifter med den konsekvens, at afgiften på kaffe og te foreslås forhøjet med henholdsvis 4,6 % pr. 1. januar 2012 og yderligere 4,35 % fra januar 2013.

På den samlede kaffe- og tebranches vegne skal vi protestere imod det fremsatte forslag om afgiftsforhøjelser på kaffe og te samt ekstrakt og kaffeerstatning og tilsætninger.

Produkterne kaffe og te indgår som en vigtig bestanddel af de danske forbrugeres fødevarer. Der er tale om produkter der indgår i en velafbalanceret livsstil og således er disse varer ikke omfattet af begrebet "usunde fødevarer".

Såvel kaffe- og te-råvarerne produceres i udviklingslandene, og en forhøjelse af afgiften og dermed forbrugerprisen på de nævnte varer vil være skadelig for forbruget og dermed en belastning for samhandelen med disse ulande, der har hårdt brug for rimelige afsætningsbetingelser.

Hertil kommer, at prisen på råkaffe som følge af forsyningssituationen m.v. er steget meget markant, nemlig med ca. 75 % fra januar 2010 og til nu. Disse råvareprisstigninger har medført øgede forbrugerpriser. En stigning i afgifterne vil medføre yderligere stigninger med deraf følgende begrænsning i forbruget, der i forvejen er faldende.

Et særskilt problem er, at der foreslås stigninger i afgifterne til gennemførelse allerede med virkning fra 1. januar 2012. Et så kort varsel er særdeles uhensigtsmæssigt og direkte tabgivende for kaffe- og tebranchen, idet man typisk indgår længerevarende aftale med sine kunder (detailhandelskæder m.v.), herunder en aftalt prissætning i detailhandelskampagner og trykte brochurer, som ikke kan ændres. Dette forhold vil medføre et direkte tab for vore medlemmer som leverandører til dagligvarebranchen m.v.

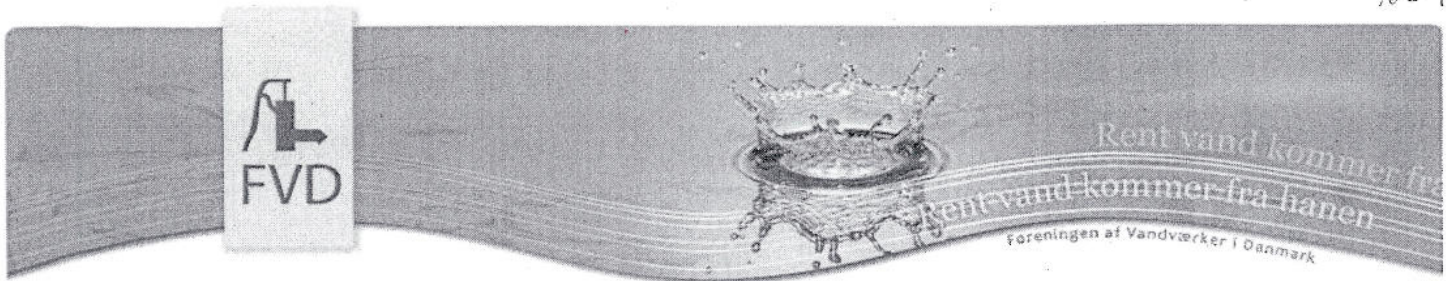
Såfremt man vælger at fastholde en afgiftsstigning, skal vi derfor kraftigt henstille, at tidspunktet for gennemførelse udskydes med minimum 3 måneder dvs. til 1. april 2012, således at markedet kan nå at indrette sig på afgiftsforhøjelsen.

Med venlig hilsen

p.f.v.



Niels Gade



Skatteministeriet
 Nicolai Eigtveds Gade 28
 1402 København K
 Sendt til: js@skat.dk og
 ingrid.h.jensen@skat.dk

Journal nr. 2011-511-0082

Solrød Strand den 24. november 2011

Høring af 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.

Foreningen af Vandværker i Danmark (FVD) skal indledningsvis stærkt beklage, at ministeriet ikke har fundet anledning til at påføre foreningen på den udsendte høringsliste. FVD er interesseorganisation for over 2000 forbrugerejede og forbrugerstyrede vandforsyninger i Danmark, der hver dag leverer rent drikkevand til mere end 2.2 millioner danskere.

Enhver ændring i de gældende takster og gebyrer med mere, for den helt livsnødvendige ressource som rent drikkevand er, har meget stor betydning. Dels for vandforsyningens daglige drift, men så sandelig også for den enkelte forbruger.

Vi vil derfor tillade os at kommentere det udsendte lovforslag.

Man kan undre sig over at en regering med den nuværende politiske sammensætning overhovedet kan få den tanke at øge afgifterne på vandforsyningsområdet, hvor en hver merudgift rammer i forhold til antallet af familiemedlemmer; jo større familie jo større merudgift.

Til dette kan man så indvende, at en større vandudgift vil medføre en tilsvarende besparelse på vandforbruget, men her til må anføres, at der de seneste 10 år er sket en væsentlig nedgang i vandforbruget, hvorfor det er FVD's opfattelse, at der ikke vil kunne ske yderligere besparelser af nævneværdig betydning.

Da vi må formode, at det fremsatte forslag vedtages, uanset fremsendte indsigelser, skal vi blot fastholde regeringen i sine intentioner om, at det indkomne merprovenu også reelt tilgår de områder, som nævnes i lovforslaget.

Det må konstateres, at den nuværende ordning, hvor midler til vandforsyningsområdet tilgår kommunerne via bloktilskuddet (i form af "DUT-midler") indebærer, at det ikke er muligt at identificere, hvorvidt disse midler anvendes til grundvandsbeskyttelse eller anvendes på helt andre områder.

FVD skal derfor henstille at midler, som tilgår kommunerne, bliver "øremærkede" til denne opgave, ligesom den enkelte kommune skal føre selvstændigt regnskab over disse midlers anvendelse.

Med venlig hilsen



Ole Wiil
Landsformand



Bent Soelberg
Adm. direktør

134

Ingrid

Kirsten Hoffmeyer

Fra: Carsten Christiansen [CAC@kl.dk]
Sendt: 24. november 2011 09:47
Til: JP-Jura og Samfundsøkonomi
Cc: Ann Roe Kirch
Emne: KL høringssvar. Forslag til lov om ændring af vandafgiftslov. j.nr. 2011-511-0082
Vedhæftede filer: KL høringssvar. Forslag til lov om ændring af vandafgiftslov. j.nr. 2011-511-0082.pdf

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Hermed fremsendes KL's høringssvar til forslag om ændring af vandafgiftslov.

For uddybende bemærkninger kontakt venligst undertegnede.

Carsten Christiansen

Direkte tlf: 2480 3656
Mail: cac@kl.dk

KL
Teknik og Miljø
Weidekampsgade 10
2300 København S

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: JP-Jura og Samfundsøkonomi [mailto:js@skat.dk]
Sendt: 21. november 2011 10:48
Til: samfund@advokatsamfundet.dk; ae@ae.dk; autig@autig.dk; info@cepos.dk; cad@cad.dk; dca@au.dk; dmu@dmusport.dk; dmu@dmu.dk; dn@dn.dk; daf@daf.dk; dasu@dasu.dk; info@dbfu.dk; danske-biludlejere@mail.tele.dk; db@db-dk.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; dl@dansklandbrug.dk; Skovloekke@dmc-org.dk; post@dasp.dk; skatafd@di.dk; fagligt@danskeadvokater.dk; dtl@dtl-dk.dk; DANVA@DANVA.dk; dbi@bilimp.dk; bil@di.dk; info@skatteborgerne.dk; info@ecocouncil.dk; faba@faba.dk; fdm@fdm.dk; post@finansogleasing.dk; Sekretariat@fdr.dk; frr@frr.dk; fsr@fsr.dk; info.nordic@greenpeace.org; info@lf.dk; tn@mctouringclub.dk; NOHA@NOHA.dk; Mclf@forening.dk; ti@tobaksindustrien.dk; info@okologi.dk; dt@datatilsynet.dk; letbyrder-i-eu@eogs.dk; fm@fm.dk; jm@jm.dk; LSR; evm@evm.dk; kemin@kemin.dk; KL; mim@mim.dk; fvm@fvm.dk; im@im.dk; samfund@advokatsamfundet.dk; ae@ae.dk; autig@autig.dk; info@cepos.dk; cad@cad.dk; dca@au.dk; dmu@dmusport.dk; dmu@dmu.dk; dn@dn.dk; daf@daf.dk; dasu@dasu.dk; info@dbfu.dk; danske-biludlejere@mail.tele.dk; db@db-dk.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; dl@dansklandbrug.dk; Skovloekke@dmc-org.dk; post@dasp.dk; skatafd@di.dk; fagligt@danskeadvokater.dk; dtl@dtl-dk.dk; DANVA@DANVA.dk; dbi@bilimp.dk; bil@di.dk; info@skatteborgerne.dk; info@ecocouncil.dk; faba@faba.dk; fdm@fdm.dk; post@finansogleasing.dk; Sekretariat@fdr.dk; frr@frr.dk; fsr@fsr.dk; info.nordic@greenpeace.org; info@lf.dk; tn@mctouringclub.dk; NOHA@NOHA.dk; Mclf@forening.dk; ti@tobaksindustrien.dk; info@okologi.dk; dt@datatilsynet.dk; letbyrder-i-eu@eogs.dk; fm@fm.dk; jm@jm.dk; LSR; evm@evm.dk; kemin@kemin.dk; KL; mim@mim.dk; fvm@fvm.dk; im@im.dk
Emne: VS: Forslag til lov om ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven lov om forskellige forbrugsafgifter mm (Regulering af de løbende bilafgifter og andre

Høringssvaret bedes påført j.nr. 2011-511-0082 og SENDT TIL JS@SKAT.DK

2011-511-82
74



NOTAT

Høring af 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.

KL takker hermed for det fremsendte høringsudkast og tager i høringssvaret forbehold for en manglende politisk behandling som følge af den meget kort høringsfrist ligesom der tages forbehold for at beregningsgrundlaget for fastlæggelsen af drikkevandsafgiften på 67 øre/m³ ikke er kendt.

Den 22. november 2011

Jnr 10.10.06 K04
Sagsid 000235557

Generelle bemærkninger, vandafgiftslov

§3, stk. 2

I vandforsyningslovens kapitel 4a er fordelingen af drikkevandsafgiften mellem stat og kommuner specificeret. Det skal i selve lovteksten i §3, stk. 2 præciseres, at der betales et bidrag til statens og kommunernes drikkevandsbeskyttelse på hhv. 47,3 øre/m³ og 19,7 øre/m³, samt præciseres hvad pengene øremærkes til..

Ref CAC
cac@kl.dk
Dir 3370 3255

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

Tlf 3370 3370
Fax 3370 3371

www.kl.dk

1/2

Teksten kan tages fra kapitel 4a i vandforsyningsloven korrigeret med de nye satser:

Af den samlede afgift anvendes

- 1) 47,3 øre til dækning af Miljøministeriets udgifter til opgaver omfattet af miljømålslovens § 8 a samt told- og skatteforvaltningens udgifter til administration vedrørende opkrævningen, jf. § 24 e, og
- 2) 19,7 øre til dækning af kommunernes udgifter til varetagelse af opgaver ved at oprette og lede et koordinationsforum, jf. § 12, udarbejdelse af indsatsplaner for udpegede indsatsområder, jf. § 13, og kommunalbestyrelsens administration forbundet med indsamling og indrapportering af data, jf. § 24 d.

§24d og §24e i vandforsyningsloven vedr. hhv. kommunernes indberetningen til Jupiter og SKAT's afregningsgrundlag skal overføres til §3 i vandafgiftsloven og henvisninger i ovenstående tekst ændres.

Der henvises til vandforsyningslovens kapitel 4a i Miljømålslovens kapitel 12, §35 om afgift til kortlægning. Denne henvisning skal ændres.

KL forudsætter, at aftalen med Miljøministeriet om en genforhandling af den samlede DUT kompensation til kommunernes indsatsplanlægning til grundvandsbeskyttelse fornys, således at der sikres en fuld omkostningsdækning af kommunernes indsatsplanlægning frem til 2017.

KL forudsætter endvidere, at kommunerne som minimum er sikret det samme provenu som hidtil fastlagt og tager generelt forbehold for beregningen af ørebeløbet på 67 øre/m³, idet beregningsforudsætningerne ikke er kendt.

Statens kortlægning stopper med udgangen af 2015, men drikkevandsafgiften er sat til 67 øre/m³ indtil 2017. Det skal fremgå, hvordan afgiften tænkes fordelt i 2016-17.

Der skal indgå en efterregulering af afgiften på 67 øre/m³ for at sikre det forudsatte provenu, i tilfælde af, at den samlede indvundne vandmængde falder og afgifts beregnings grundlaget derved bliver mindre.

Kirsten Hoffmeyer

Fra: noahtrafik@noah.dk
Sendt: 24. november 2011 10:29
Til: JP-Jura og Samfundsøkonomi; Ingrid Hornshøj Jensen; Joel Nielsen
Emne: Vedrørende j.nr. 2011-511-0082. Materiale vedr. udviklingen i bil- og benzinbeskatning de seneste årtier fremsendes.
Vedhæftede filer: Skattemin.Bilafgift.m.m 2011NOAHtrafik.doc; taksterogbenzinprisokt2011.doc

NOAH-Trafik
Nørrebrogade 39
2200 Kbh. N
www.trafikbogen.dk
www.noah.dk

Til Skatteministeriet

Vedrørende j.nr. 2011-511-0082

Hermed fremsendes notat vedrørende udviklingen i beskatning af biler og brændstof de seneste årtier.

Tillige medsendes en pressemeddelelse vedrørende benzinafgift, pris på benzin sammenlignet med arbejds lønninger i 15 EU-lande samt benzinpris sammenlignet med kollektive takster i Hovedstadsområdet siden 1980.

Af tidsmæssige grunde har vi ikke fået udarbejdet en kommentar, der forholder sig konkret til de enkelte punkter i lovforslagene, der er i høring.

Notatet og pressemeddelelsen indeholder dog klart vore synspunkter vedrørende lovforslag, der vedrører transportområdet.

Med venlig hilsen
NOAH-Trafik
v/
Ivan Lund Pedersen
3116 0082

2011-511-82
95

København 24. november 2011

Til Skatteministeriet

Analyse af udviklingen i beskatningen af biler og brændstof

Hermed sendes en analyse, der påviser en miljømæssig og samfundsøkonomisk uheldig udvikling, hvor indkøb og brug af biler er blevet meget billigere gennem de seneste årtier.

Der er eksempelvis sket en kraftig reduktion af registreringsafgiften for personbiler, fordi "skalaknækket" siden 1990 er forhøjet fra 19.700 kr. til 79.000 kr. i 2011. Denne ændring betyder, at registreringsafgiften pr. bil er nedsat med 44.475 kr. i forhold til reglerne i 1990.

Der er tillige indført afgiftslettelser med fradrag i den afgiftspligtige værdi for diverse udstyr. Ved køb af biler, der ifølge fabrikken kører mere end 16 km/l (diesel 18 km/l) og med med det nævnte udstyr er den ekstra afgiftslettelse, hvis en benzinbil f.eks. kører 24 km/l, på mellem ca. 47.000 og 57.000 kr.

Siden 1989 er benzinafgiften kun sat op med 93 øre pr. liter. Hvis benzinafgiften siden 1980 var blevet reguleret så benzinprisen havde fulgt udviklingen i prisen på et "gult klip" ville benzinprisen i dag være ca. 37 kr. pr. liter. Den koster ca 12 kr. pr. liter.

Som man kan se af tabellen nedenfor er den gennemsnitlige importværdi af nye personbiler ikke steget særligt meget siden 1994. I 2004, 2005, 2006 og 2008 var den tilmed lavere end i 2000. Når priserne ikke er steget mere, bliver der flere og flere biler, som kun beskattes med den mindre takst. Selv de største biler bliver kun pålagt den større takst for det beløb som bilens importværdi plus moms overstiger 79.000 kr.

Gennemsnitlig importværdi af nye personbiler 1994-2008:

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Importværdi pr. bil. kr.	58651	64017	66118	70420	69564	74093	85782	94159

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Importværdi pr. bil. kr.	72216	78643	81282	81295	85463	90689	80642

Kilde: De Dansk Bilimportører

Nedsættelse af bilafgifterne betyder, at der nu er 10 biler, som kan fås for under 90.000 kr. I Bilag 1 vises et eksempel på en bil til 85.562 kr. hos forhandleren: Af denne pris udgør registreringsafgiften kun 21.562 kr, svarende til ca. 25% af bilprisen hos forhandleren.

Beskatning af biler fra 1990 til 2011

Hvad er "skalaknækket" og hvilken effekt har det ?

Skalaknækket er benævnelsen for den bilpris (forhandlerpris-brutto plus moms), som udgør grænsen for hvornår der skal betales 105 % i registreringsafgift eller 180 %. Hvor "skalaknækket" ligger er derfor afgørende for hvor meget der skal betales i registreringsafgift.

I 2011 ligger "skalaknækket" på 79.000 kr. Hvis bilprisen ligger under 79.000 kr. skal der kun betales 105 % i afgift af bilprisen. Hvis prisen overstiger 79.000 kr. skal der betales 180 % af det beløb, der overstiger 79.000 kr.

I 1990 lå dette skalaknæk på 19.700 kr. Det betød altså, at der af en bilprisen (forhandlerpris-brutto plus moms) på 19.700 kr. blev betalt 105 % i registreringsafgift. Den del af bilprisen, der oversteg 19.700 kr. blev pålagt en afgift på 180 %.

Når skalaknækket sættes i vejret, *falder* registreringsafgiften for alle biler - store som små. Hver *forhøjelse* af skalaknækket med 1 kr. *nedsætter* bilafgiften med 75 øre. For billobbyen er det af samme grund meget vigtigt at få skalaknækket *hævet*. Og dette er lykkedes til overmål. Ved et meget dygtigt politisk lobbyarbejde er det siden 1990 lykkedes, at få skalaknækket sat i vejret fra de nævnte 19.700 kr. til 79.000 kr. i år.

Fra 1990 til 2011 er skalaknækket altså *sat op med* 59.300 kr. Denne forhøjelse af skalaknækket betyder, at der *betales 44.475 kr. mindre* i registreringsafgift for hver personbil.

Hvis vi f.eks. ser på perioden fra 2002 til 2011 er nedsættelsen af registreringsafgiften på 16.200 kr. pr. bil. I sidstnævnte periode er der tilmed kommet andre afgiftsnedsættelser. Det drejer sig om afgiftslettelser på grund af fradrag i den afgiftspligtige værdi for diverse udstyr (se skema). Man sparer altså afgiften på 105% eller 180 % (alt efter hvor dyr bilen er). Ved køb af benzinbiler, der ifølge fabrikken kører mere end 16 km/l (diesel 18 km/l) og med med det nævnte udstyr er den ekstra afgiftslettelse på mellem ca. 47.000 og 57.000 kr.

Frdrag i beskattet værdi	Kr:
Radio	-1000
Airbags nr. 3 til 6	-5120
ABS-bremser	-3750
ESP-bremser	-2500
Maks. NCAP-stjerner	-2000
Frdrag i selve registreringsafgiften	Kr:
Lavere brændstofforbrug, f.eks. 24 km pr. liter benzin	-32000
Selealarmer 3 stk.	-600

Kilde: Skatteministeriet

For hver 150.000 solgte biler (f.eks i finansåret 2008) er afgiftstabet på grund af forhøjelse af "skalaknækket" på 6,67 milliarder kr. sammenlignet med 1990-reglerne, og 2,4 milliarder kr. sammenlignet med reglerne i 2002.

De i skemaet nævnte ekstra afgiftslettelser for diverse udstyr og mere energivenlighed giver ved et bilsalg på 150.000 biler en afgiftssænkning på mellem 7 milliarder og 8,5 milliarder kr.

Naturligvis ville højere afgifter give lavere salg, hvilket netop vil gøre miljøet bedre og gøre det nemmere at opfylde vore klimamål.

Udviklingen med stadig billigere biler og stadig billigere benzin har stået på siden 1980. Tidsskriftet "Bilmagasinet" bragte i februar 1999 en analyse af udviklingen fra 1980 til 1998 (se Bilag 4). Analysen viste, at personbiler i nævnte periode var blevet ca. 48 % billigere og benzinen 82 % billigere set i forhold til udviklingen i danskernes disponible indkomst.

De nævnte afgiftslettelser er oven i købet sket samtidig med, at selve importpriserne for biler som nævnt ikke er steget nævneværdigt gennem mange år. Det skyldes at flere og flere biler importeres fra lavindkomstlande i Østeuropa og Asien. Denne udvikling vil formentlig blive endnu mere udpræget, når Kina for alvor begynder at eksportere biler til Danmark.

Disse importpriser og samtidig nedsættelse af registreringsafgiften har naturligvis betydet en kraftig billiggørelse af personbiler og deraf afledt en stadig større bilpark. Denne store forøgelse af bilparken (se Bilag 5) har øget trafik- og miljøbelastningen i kraftigt.

Hver ekstra bil udløser som tommelfingerregel også 3 parkeringspladser, én ved hjemmet, én ved arbejdspladsen og én ved butik/biograf/sports- og fitnesscentre/ oplevelsescentre m.m. En parkeringsplads i underjordisk automatisk anlæg koster i København op til 800.000 kr.

Man kan få meget billige biler i Danmark med meget lave afgifter. Nedenfor er en liste med 10 biler, der koster mindre end 90.000 kr. I Bilag 2 er der et eksempel på beskatningen af en bil til 85.562 kr. Registreringsafgift deraf er kun kr. 21.562, svarende til ca. 25%.

HEREFTER ER DER hele 10 biler i Danmark, der koster under 90.000 kr. Her er listen:

1. Chevrolet Spark - 83.900 kr.
2. Fiat Panda Ciao - 84.890 kr.
3. Suzuki Alto - 84.890 kr.
4. Citroën C1 - 84.990 kr.
5. Hyundai i10 - 84.995 kr.
6. Ford Ka - 85.990 kr.
7. Toyota Aygo - 85.995 kr.
8. Kia Picanto - 87.899 kr.
9. Volkswagen up! - 89.900 kr.
10. Peugeot 107 - 89.990 kr.

<http://www.bilzonen.dk/test-og-artikler/nyheder/ta/2011/10/nu-er-der-10-biler-under-90000-kr/>

Kilde: Bilzonen. Flemming Haslund. 6. November 2011

Markant udhuling af benzinafgiften siden 1989

I tilgift til billiggørelse af biler på grund af afgiftssænkninger og relativt lave importpriser kommer, at benzinafgiften igennem årtier er blevet holdt kraftigt nede. Siden 1989 er benzinafgiften kun sat op med 93 øre pr. liter. Det stimulerer naturligvis til ubetænksom brug af bil i alle situationer.

Hvis eksempelvis benzinafgiften var blevet reguleret, så benzinprisen fra 1980 frem til i dag havde fulgt udviklingen i prisen på et gult klip til den kollektive trafik i Hovedstadsområdet skulle benzinen i dag koste ca. 37 kr. pr. liter. Den koster omkring 12. kr. pr. liter. At bruge bil er således blevet markant meget billigere end at bruge kollektive transportformer. Se mere herom:

<http://noah.dk/trafik/reducer-taksterne-i-den-kollektive-trafik/>

Genopretning af bilbeskatningen ?

Gennem de seneste 20-30 år er det lykkedes den danske billobby, bl.a. FDM, De Dansk Bilimportører og Danmarks Automobilhandler Forening, at få debatten om bilbeskatning til at dreje sig om *nedsættelse* eller evt. *omlægning* af afgifter. Ikke om forhøjelse eller genopretning af afgifterne. En omlægning giver stort set kun mersalg af biler. Miljøet bliver ikke bedre.

Der har gennem mange år været utallige undersøgelser og diskussioner vedrørende bilbeskatningen og den er blevet ændret mange gange. Desværre altid efter bilbranchens model, hvor der ikke må komme flere penge i samfundskassen.

Nu tales der igen om en *omlægning* af registreringsafgiften, men det er vores klare vurdering, at hvis trafikbelastningen skal dæmpes må beskatningsniveauet hæves. Ellers opnår man ikke noget positivt med hensyn til at begrænse CO₂-udslippet og trængslen. Bl.a. fordi biler og brug af biler er blevet så billigt er det nu sådan, at gennemsnitsbelægningen på indfaldsvejene mod København i myldretiden kun er på 1,1 person pr. bil.

Et par trafikforskere har også for nylig udtalt følgende om afgiftsproblematikken:

"Hvis de små typisk billige biler bliver endnu billigere, vil de formentlig give flere mulighed for at købe bil, som i dag har fravalgt det. Det vil øge bilkørslen og dermed modvirke effekten fra, at bilerne kører længere på literen," siger Niels Buus Kristensen. Instituddirektør ved DTU. Transport. (Kilde Altinget 7. november 2011)

"Jeg tror, at det er begrænset, hvad de kan få ud af at fjerne bilafgifterne. Man kom et godt stykke ad den vej, da man lavede afgiftsomlægningen i 2007, men man kan nok ikke komme meget længere ad den vej. Så den klimamæssige effekt er nok ikke så stor". Siger Susanne Krawack, tidligere direktør for Transportrådet og Tetraplan, nu direktør i Trekantsområdet. (Kilde: Ingeniøren/transport 6. oktober 2011.)

Konklusion

For at dæmpe energiforbruget og CO₂-udslippet og forbedre miljøet det afgørende, at både biler og drivmidler bliver dyrere. Ingen biler må blive billigere end i dag. Hvis det sker, vil antallet af biler og familier med to eller flere biler eksplodere. Der er allerede nu 375.250 husstande med mere end en bil. De ekstra biler vil i stort omfang erstatte brug af cykel og kollektive trafikmidler og vil ofte blive brugt i myldretiden med forøget trafikchaos til følge.

Skalaknækket må sænkes og afgiften derved forhøjes og man må ophøre med at give fradrag i den beskattede værdi for bremsesystemer, radio og airbags m.m. Den slags udstyr skal være påbudt og altså standardudstyr og ikke give afgiftssænkninger. På samme måde er der ingen rimelighed i at give fradrag i registreringsafgiften blot fordi en benzinbil eller dieselbil kører over henholdsvis 16 km/l og 18 km/l. Det er meget kort på literen i forhold til de tekniske muligheder, som bilfabrikerne må presses til at realisere.

"Vi kan ikke løse problemerne med stigende drivhusgasemissioner, støjforurening og fragmentering af landskaber forårsaget af transport uden samtidig at se på trafikstigningen på tværs af hele spektret - på vores veje og jernbaner, i luften og på havet. Tekniske fremskridt såsom renere og mere brændstofeffektive motorer er meget vigtige, men vi kan ikke forny os ud af transportemissionsproblemerne." Professor Jacqueline McGlade, Executive Director of the EEA

Hvis det ikke lykkes at begynde at tæmme trafikken, vil Danmark heller ikke kunne leve op til sine miljømålsætninger

I 1990 stod et stort flertal i Folketinget bag en målsætning om, at der på trafikområdet skulle ske en stabilisering af CO₂-udslippet på 1988-niveau inden år 2005. Frem til år 2030 skulle der ske en reduktion på 25% i forhold til niveauet i 1988. Denne målsætning er desværre for længst opgivet.

Den nye regering har en målsætning om at Danmarks samlede udslip af drivhusgasser i 2020 reduceres med 40% i forhold til niveauet i 1990. I regeringsgrundlaget skrives om transportsektoren:

"Transporten er årsag til en betydelig del af Danmarks samlede CO₂-udledning og en væsentlig del af den CO₂-udledning, der stammer fra ikke-kvote sektoren. Hertil kommer partikler, NO_x'er, og støj, som har sundhedsmæssige og miljøskadelige virkninger. Det er nødvendigt at nedbringe forureningen fra transportsektoren. Det er herunder nødvendigt at lavere CO₂-udslip fra sektoren bidrager markant til at nå klimamålsætningerne"

Vi håber, at Folketinget vil gennemføre en genopretning af beskatningen af personbiler og også gøre det dyrere at bruge bilen. En sådan politik vil få folk til at købe færre og mindre biler samt til at køre mindre og langsommere. Det vil betyde færre ulykker og mindre bilpres og bedre udnyttelse af bilparken. Vi mener, at beskatningen af personbiler skal sættes genoprettes/sættes op for alle biler og i særlig grad for de meget energiforbrugende biltyper. Diskussionen er ofte blevet drejet til at omhandle omlægning og ikke forhøjelse af afgifterne. Det hjælper kun bilbranchen – ikke miljøet.

Benzinafgiften er i dag kun 93 øre højere end den var i 1989. På 22 år er benzinafgiften altså kun sat helt ubetydeligt op. Fra 2002 blev der tilmed indført afgiftsstop. Benzinafgiften er derfor blevet relativt lavere dag for dag, hvilket er med til at stimulere folk til at køre unødigt meget, unødigt stærkt samt til at købe flere biler.

En forhøjelse af benzinafgiften vil omvendt tilskynde folk til at begrænse bilkørslen og køre mere besindigt, købe mindre biler eller vælge kollektiv transport eller cykel. På den måde kan den enkelte bilist tilmed helt eller delvist neutralisere en forhøjelse af benzinafgiften.

Modstandere af forhøjelse af benzinafgiften vil altid afvise et sådant forslag under henvisning til grænsehandelen. I betragtning af, at Danmark næsten er et ø-rige, kun landfast med Tyskland med en smal landegrænse til Tyskland, og med et tyndt befolkede område op til Kongeåen. I det område bor kun ca 5% af befolkningen. Derved er risikoen for øget grænsehandel med benzin til at overse.

Folk vil heller ikke betale bropenge for at komme til Sverige eller færgebillet for at sejle til Tyskland for at købe benzin. Afgørende er det også, at benzin må kun indføres i bilens tank og i en reservedunk med kun 10 liter. Man kan altså ikke indkøbe benzin i større mængder og til hele omgangskredsen.

Man skal også bruge benzin til at køre frem og tilbage til Tyskland. En højere benzinpris kunne tilmed få folk til at tænke sig mere om inden de drog mod den tyske grænse. Man kunne evt. give "braklægningsstøtte" til ramte benzinsælgere nær grænsen. Det vil være billigt i sammenligning med de mange penge der kunne komme i den slunkne samfundskasse og de trafik- og miljøforbedringer der kunne opnås med en højere benzinpris i hele landet.

Med venlig hilsen
NOAH-Trafik

Ivan Lund Pedersen
3116 0082

Bilag 1

I skemaet nedenfor er et eksempel på størrelse af registreringsafgift ved en bilpris hos bilsælgeren på 85.562 kr. Af købsprisen udgør registreringsafgift 21.562 kr., svarende til ca. 25%

Det drejer sig om en benzinbil, der kører 24 km/literen med en pris (forhandler-brutto) på 52.000 kr. og en udsalgspris hos forhandleren på 85.562 kr.

For understyr, der kan ses af skemaet, er der i alt et fradrag i den afgiftspligtige værdi på 14.370 kr. Dertil kommer et fradrag i selve registreringsafgiften på kr. 32.600 kr. fordi bilen – ifølge fabrikken – kører 24 km/literen.

Prisberegning			
Beregning af fradrag i værdi og i afgift		Beregning af standardpris (afgiftspligtig værdi) mv.	
A - Fradrag (evt. tillæg) i den afgiftspligtige værdi		Totalpris (forhandlerpris-brutto)	52.000
Blokeringsfri bremses	3.750	Moms	13.000
ESP-system	2.500	Listepris	65.000
Partikelfilter	0	A Fradrag/tillæg i værdi	14.370
Sikkerhedspuder, antal	6	Standardpris (afgiftspligtig værdi)	50.630
- fradrag	5.120	Registreringsafgift	53.162
- tillæg	0	B Fradrag i afgift	32.600
Radioanlæg	1.000	Udsalgspris	85.562
Euro NCAP - 5 stjerner eller derover	2.000		
Integrerede barnesæder, antal	0		
- fradrag	0		
I alt	14.370		
B - Fradrag i registreringsafgiften			
Brændstoføkonomi	32.000		
Selealarm, antal	3		
- fradrag	600		
Partikelfilter	0		
I alt	32.600		

Af udsalgsprisen udgør registreringsafgiften kr. 21.562 kr. svarende til ca. 25%.
Kilde: Skatteministeriet

Bilag 2

Her et eksempel på størrelse af registreringsafgift ved en større bil.

Pris hos bilsælger: 162.284 kr. Af salgsprisen udgør registreringsafgiften 62.284 kr., svarende til ca. 38 %

Det drejer sig om en benzinbil, der kører 24 km/literen med en pris (forhandler-brutto) på 80.000 kr. og en udsalgspris hos forhandleren på 162.284 kr.

Det udstyr, som kan ses af skemaet, giver et fradrag i den afgiftspligtige værdi på 14.370 kr. Dertil kommer et fradrag i selve registreringsafgiften på 32.600 kr. for selealarmer og for at køre 24 km/literen.

Af salgsprisen udgør registreringsafgiften 62.284 kr. svarende til ca. 38 %.

> Prisberegning

Beregning af fradrag i værdi og i afgift

A - Fradrag (evt. tillæg) i den afgiftspligtige værdi	
Blokeringsfri bremses	3.750
ESP-system	2.500
Partikelfilter	0
Sikkerhedspuder, antal	6
- fradrag	5.120
- tillæg	0
Radioanlæg	1.000
Euro NCAP - 5 stjerner eller derover	2.000
Integrerede barnesæder, antal	0
- fradrag	0
I alt	14.370

B - Fradrag i registreringsafgiften	
Brændstoføkonomi	32.000
Selealarm, antal	3
- fradrag	600
Partikelfilter	0
I alt	32.600

Beregning af standardpris (afgiftspligtig værdi) mv.

Totalpris (forhandlerpris-brutto)	80.000
Moms	20.000
Listepris	100.000
A Fradrag/tillæg i værdi	14.370
Standardpris (afgiftspligtig værdi)	85.630
Registreringsafgift	94.884
B Fradrag i afgift	32.600
Udsalgspris	162.284

Bilag 3

Antal nyregistrerede personbiler

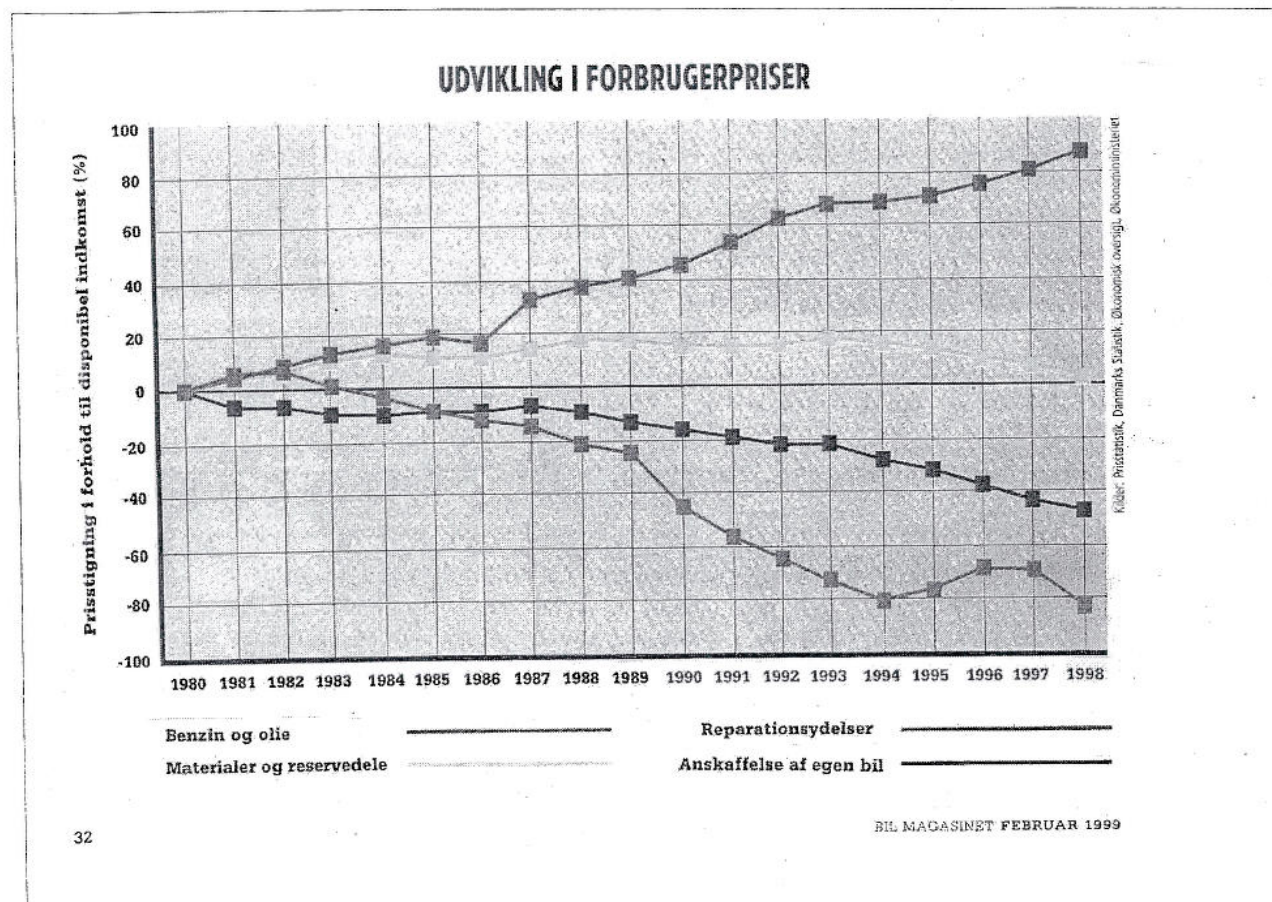
1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
80193	84146	85385	83758	139620	135749	142470	152752	162565	144562

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
113896	96383	112125	96757	122721	148819	156936	162685	150196	112454	153857

Kilde: De Dansk Bilimportører

Bilag 4

Sammenligningen mellem udviklingen i bilpriser, benzinpriser, reparations- og reservedelspriser og danskernes disponible indkomst fra 1980 til 1998



Kilde: Bilmagasinet februar 1999

Bilag 5

Bestand af personbiler:

	1960	1970	1980	1990	1995	2000	2001	2002	2003
Antal personbiler	408000	744000	1390000	1588000	1684000	1848000	1880000	1895000	1900000

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Antal personbiler	1922000	1971000	2026000	2075000	2105000	2126000

Kilde: De Dansk Bilimportører

NOAH-TRAFIK

NØRREBROGADE 39, 1. TV.,
2200 KØBENHAVN N

WWW.TRAFIKBOGEN.DK

WWW.NOAH.DK

12. oktober 2011

Til redaktionen

En undersøgelse fra Finansdepartementet i Norge viser, at den danske benzinpris, set i forhold til lønningerne, er den laveste blandt 15 EU-lande.

Benzinen skulle i dag koste ca. 37 kr. pr. liter, hvis bilister siden 1980 havde fået af grovfilen på samme måde som bus- og togpassagerer.

NOAH-Trafik opfordrer derfor folketinget til at hæve benzinafgiften, som kun er 93 øre højere pr. liter end i 1989, reducere taksterne i den kollektive trafik kraftigt og udvide servicen massivt. Også afgiften på diesel bør forhøjes.

FINANSDEPARTEMENTET

Drivstoffpriser i relasjon til lønninger – internasjonal sammenlikning

Tabellen nedenfor sammenlikner drivstoffprisene og lønnsnivået i utvalgte land. Drivstoffprisene er hentet fra EU Oil Bulletin og Statoils oversikt over veiledende priser mens lønsdata er hentet fra Teknisk Beregningsutvalg.

Tabellen viser at selv om prisen på bensin i Norge er blant de høyeste i Europa målt i kroner pr. liter, så er drivstoffprisene blant de laveste i Europa dersom vi beregner hvor mange liter drivstoff en industriarbeider i gjennomsnitt kan kjøpe for den lønnen hun får for en times arbeid.

En industriarbeider i Norge får f.eks. i gjennomsnitt om lag 50 pst. mer bensin for en times arbeid enn en industriarbeider i Italia, eller mer enn 6 ganger så mye bensin som en industriarbeider i Polen. Det er kun i Danmark at en industriarbeider får mer bensin for lønna enn i Norge.

Det gjøres oppmerksom på at beregningene er basert på timefortjenesten i 2009 og drivstoffpriser per 11. april 2011. Dette innebærer at sammenlikningen vil være unøyaktig på nivå, men den vil gi en god indikasjon på de relative variasjonene i kjøpekraft.

Tabell: Timefortjeneste for industriarbeidere, bensinpris og liter pr. arbeidstime for utvalgte land.

Land	Timefortjeneste NOK per time	Pris 95 blyfri bensin NOK per liter	liter bensin per arbeidstime
Danmark	203	12,97	15,7
Norge	188	14,43	13,0
Østerrike	131	10,85	12,1
Irland	138	11,65	11,8
Belgia	136	12,33	11,0
Finland	135	12,34	10,9
Nederland	141	13,17	10,7
Tyskland	126	13,02	9,7
Sverige	120	12,42	9,7
Frankrike	107	11,96	8,9
Italia	105	12,11	8,7
Storbritannia	100	11,82	8,5
Spania	80	10,58	7,6
Tsjekkia	33	11,14	3,0
Polen	21	10,10	2,1

Kilder: Det tekniske beregningsutvalget for inntektsoppgjørene (TBU): Grunnlaget for inntektsoppgjørene 2011, EU Oil Bulletin 11/4/2011, Statoil.no, Norges Bank og Finansdepartementet.

Et flertal i Folketinget har siden 1980 plaget de kollektive trafikanter med høyere og høyere takster og nedskæring af serviceniveauet (især på bustrafikken), mens man har

forkælet biltrafikken med lave benzinafgifter og tilmed afgiftsstop på benzinen siden 2002. Samtidig er der brugt milliarder på udbygning af motorvejssystemet, der i forvejen er et af verdens mest udbyggede. Den politik har været den sikre vej til dagens situation med voldsom biltrafik, næsten kun en person i hver pendlerbil, stort energiforbrug til biltransport, snavset luft og megen trafikstøj. Det er miljømæssigt helt uansvarligt. Derfor må taksterne i den kollektive trafik reduceres kraftigt, servicen udbygges markant og benzin- og dieselaafgiften sættes op. Listepriisen for benzin (95 oktan) er i dag 12,43 kr. pr. liter. Den relativt lave pris skyldes bl.a., at benzinaafgiften kun er 93 øre højere pr. liter end den var i 1989 og totalt afgiftsstop i kr. og øre fra 2002.

For at skabe en smule balance i tingene er det nødvendigt at droppe afgiftsstoppet på benzin. Afgiften på benzin og diesel bør sættes op med f.eks. 1 kr. pr. liter foreløbigt i 5 år for at stimulere folk til at købe færre og mindre biler, kører mindre og langsommere, stimulere brug af kollektive transportmidler og i højere grad købe ind lokalt.

En sådan politik vil sikre borgerne mere ligelige transportmuligheder samt større trafiksikkerhed og bedre miljø.

Her er nøgletal for prisfastsættelsen for benzin og takster (gult klip) i den kollektive trafik fra 1980 til 2011:

	1. halvår 1980	12-10-11	Benzinpris oktober 2011, dersom Folketinget havde justeret benzinaafgiften således at benzinprisen havde samme prisstigning fra 1980 til 2011 som et gult klip.
Benzinpris pr. liter	Ca. 4,57 kr. (Gennemsnit for 1. halvår 1980)	12.43 kr. (Den tidligere regering indførte i 2002 afgiftsstop for benzin)	37.05 kr.
20 kr. for et gult 3 zoners klippekort med 9 klip i Hovedstadsområdet . Pris pr. gult klip	2,22 kr.	18,00 kr. Prisstigning på 710,8 % siden 1980.	

Med venlig hilsen

Ivan Lund Pedersen
33312842

3116 0082

Bilag 1

Et gult klippekort fra 1. halvår 1980 og fra 2010. I år er prisen pr. gult klip steget til 18 kr.

HT DSB

Rabatkort - 3 zoner
9 rejser 20 kr.

Kortet skal afstemles ved rejsens begyndelse.
Ved omstigning til bus samt i tog med regelmæssig billetkontrol skal kortet forevises.
Kortet skal i øvrigt forevises på forlangende.
Gyldighed: Se bagsiden.

DSB S DSBFIRST M movia

10 klip 175 kr.

3 zoner

Kl Dato Zone

Kl.	Dato	Zone
12 18		01
15 15		01
15 15		01
15 15		01
12 10		01
12 10		01
12 10		01
10 01		01
11 30		01

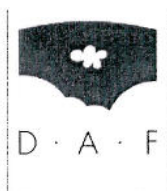
44424317 17 17749 479 Y49

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9

0 5 0 21029

23 13 00 2

17170308



SCANNED

Sns/id

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K.

23. november 2011
J.nr. 57.993
jpb/kht

VEDR.: HØRING AF FORSLAG TIL LOV OM ÆNDRING AF BRÆNDSTOFFOR- BUGSAFGIFTSLOVEN M.FL.

D·A·F har modtaget ovennævnte forslag til lov om ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven m.fl. til høring, Deres j.nr.: 2011-511-0082. D·A·F har følgende bemærkninger til forslaget:

Til § 1, nr. 1 bemærker vi, at de hidtidige skattestop for punktafgifterne siden 2002 nu ophæves.

Til § 4, nr. 1 bemærker vi, at skattestoppet også for så vidt angår satserne i vægtafgiftsloven ophæves, herunder satserne for tillæg for privatanvendelse af varebiler.

Samlet set skal vi gøre indsigelse mod en yderligere belastning af erhvervenes udgifter til øgede vægt- og brændstofforbrugsafgift. Efter forslaget forventes dansk erhvervsliv at blive belastet med 75 mio. kr. i 2012 og 150 mio. kr. i 2013. I den forbindelse belastes bilforhandlere ekstra hårdt, idet forhandlerne er kontraktmæssigt forpligtet til at holde en flåde af dels demonstrationskøretøjer og dels kundebiler/udlejningsbiler indregistreret i virksomheden. Bilforhandlernes omkostninger forøges således ikke alene på de køretøjer virksomheden anvender til egne formål men også på de køretøjer forhandlerne er forpligtet til at have til rådighed for kunderne. Kunderne vil dermed kunne forvente øgede udlejningspriser.

Det er vor opfattelse, at en øget vægt- og brændstofforbrugsafgift vil bremse den vækst, der ellers skulle igangsættes gennem dansk erhvervsliv på et tidspunkt, hvor mange virksomheder allerede pga. den finansielle krise har vanskeligt ved at sætte væksten i gang.

Videre skal vi beklage, at lovforslaget ophæver skattestoppet, der for bilejerne har givet sikkerhed for stabilitet med hensyn til familiernes udgifter til transport. Mange familier er økonomisk afhængig af bilen som transportmiddel, specielt i udkants-Danmark, hvor den offentlige infrastruktur ikke kan dække familiernes mobilitetsbehov. Den usikkerhed der skabes, hvis skattestoppet ophæves, vil skade danskernes meget høje geografiske mobilitet på arbejdsmarkedet.

D·A·F er ikke enig i, at et reduceret bilsalg og en reduceret bestand vil kunne opvejes af indtægter fra registreringsafgift og ejerafgift. Tværtimod vil ophævelse af skattestoppet samt yderligere varslede indgreb mod biltrafikken, herunder betalingsring, efter D·A·Fs opfattelse få familier, som lige akkurat tidligere havde råd til en bil, til at afskaffe den uden samtidig at anskaffe en ny. Efter D·A·Fs opfattelse vil ophævelsen

2011-511-82

Danmarks Automobilforhandler Forening · AUTOBRANCHENS HUS · Kirkevej 1-3
· 2630 Taastrup

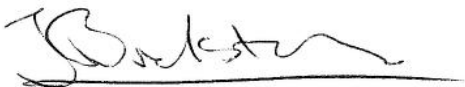
Tlf.: 33 31 45 55 · Fax 33 31 30 75 · www.daf.dk · e-mail: daf@daf.dk



af skattestoppet på dette område ramme socialt skævt hos bilejere med mindre og/eller usikker indkomst, for hvem bilen som ovenfor nævnt ofte er af afgørende betydning og helt nødvendig for at opretholde et job eller for overhovedet at kunne transportere sig i nærheden af et job.

Endelige er det D·A·Fs opfattelse, at lovforslaget medvirker til en yderligere favorisering af bil leasing. I udgangspunktet afholdes de løbende udgifter til brændstofafgift og vægtafgift m.m. af leasingselskabet, der er ejer af køretøjet. Uanset at denne udgift opkærvs over leasingydelse, vil leasing have en likviditetsmæssig fordel, frem for køb. Likviditetsmæssigt fordeles afgiften over hele leasingperioden i modsætning til bilejeren, der selv skal afholde det fulde afgiftsbeløb selv, hver gang opkrævningen kommer. D·A·F frygter på denne baggrund, at det bliver endnu mere attraktivt at lease i stedet for at købe, hvilket vil medføre en yderligere nedgang i statens indtægter fra registreringsafgiften.

Med venlig hilsen
Danmarks Automobilforhandler Forening


Jens Brendstrup
Adm.direktør

Sugnet 134

Ark 84

Kirsten Hoffmeyer

Fra: Simon Hauptmann (EOGS) [SIH@eogs.dk]
Sendt: 24. november 2011 12:57
Til: JP-Jura og Samfundsøkonomi; Ingrid Hornshøj Jensen
Cc: Pernille Slots Larsen; Jakob Solmunde John Michelsen (EOGS)
Emne: Angående høring om ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om forskellige forbrugsafgifter mm (j.nr. 2011-511-0082)
Vedhæftede filer: Høringssvar - Lov om ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven lov om forskellige forbrugsafgifter lov om afgift af ledningsført vand og lov om vægtafgift af motorkøretøjer m v.msg

Kære Ingrid Jensen/SKAT,

CKR har modtaget forslag om ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om forskellige forbrugsafgifter mm. i høring.

CKR afgav i forbindelse med prøvhøringen et høringssvar med en vurdering af de administrative konsekvenser.

I forhold til denne præhøring, er eneste ændring en omlægning af vandafgiftsloven.

SKAT har oplyst, at ændringen ikke får betydning for antallet af virksomheder, der er omfattet af reglerne samt afgiftsstrukturen i øvrigt.

CKR henviser derfor til det tidligere afsendte høringssvar (se vedhæftede), og har ikke yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen .

Simon Hauptmann
Studertermedhjælper

ERHVERVS- OG SELSKABSSTYRELSEN
Center for Kvalitet i Erhvervsregulering

Kampmannsgade 1
1780 København V
Telefon: 3330 7700
Direkte: 3330 7779
Mobil: 41738232
E-mail: SIH@eogs.dk
www.eogs.dk

2011-511-82

84

Fra: Pernille Slots Larsen
Sendt: 18. november 2011 11:09
Til: 1 - DEP OM1; 'Ingrid.h.Jensen@skat.dk'
Cc: Jakob Solmunde John Michelsen (EOGS); Pernille Slots Larsen; Sara Talaii Olesen
Emne: Høringssvar – Lov om ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om forskellige forbrugsafgifter, lov om afgift af ledningsført vand og lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v.



ERHVERVS- OG SELSKABSSTYRELSEN

Høringssvar – 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)

DATO 18. november 2011
Sag nr. 2011-0025946
PSL

Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) har modtaget ovennævnte forslag i høring. CKR har følgende bemærkninger for så vidt angår de administrative konsekvenser.

Administrative konsekvenser

CKR vurderer, at de i lovforslaget foreslåede afgiftsforhøjelser medfører omstillingsomkostninger for de omfattede virksomheder, da forhøjelsen af nævnte afgifter skal indarbejdes i virksomhedernes omkostninger for 2012 og 2013.

Skatteministeriet (SKM) oplyser, at lovforslaget ikke medfører ændringer i forhold til hvilke virksomheder, der er omfattet af afgiften, hvilke oplysninger virksomhederne skal stille til rådighed endvidere hvor ofte nævnte virksomheder skal indbetale afgiften.

CKR vurderer, med det forbehold at afgiftsstrukturen forbliver uændret, at lovforslaget medfører begrænsede administrative byrder for de omfattede virksomheder.

CKR bemærker i den forbindelse, at en ændring i afgiftsstrukturen potentielt kan medføre væsentlige administrative byrder for de omfattede virksomheder, såfremt afgiftsstrukturen ændres fx i forhold til indbetalingshyppighed, opkrævningsprocedure og omfattede virksomhedssegmenter.

Med venlig hilsen

Pernille Slots Larsen

**ERHVERVS- OG
SELSKABSSTYRELSEN**
Kampmannsgade 1
1780 København V

Tlf. 33 30 77 00
Fax 33 30 77 99
CVR-nr 10 15 08 17
eogs@eogs.dk
www.eogs.dk

**ØKONOMI- OG
ERHVERVS-MINISTERIET**

Fuldmægtig
Tlf. direkte 3330 7582
E-post psl@eogs.dk

Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) vurderer de administrative konsekvenser for erhvervslivet som følge af nye love og bekendtgørelser. CKR kan opgøre de forventede administrative konsekvenser ved væsentlige byrder eller lettelser.

CKR bistår endvidere med kortlægning af virksomhedernes oplevede byrder og inddrager virksomhederne i udvikling af mindre byrdefuld regulering.

E&S benytter digital signatur på alle e-mails. Vil du vide mere om digital signatur - [læs her](#). Hvis du har problemer med en e-mail fra E&S, returnér venligst e-mail inkl. fejlbesked. Undlad venligst at kryptere e-mails direkte til E&S medarbejdere - benyt i stedet eogs@eogs.dk.



DET ØKOLOGISKE RÅD
FREMTIDENS MILJØ SKABES I DAG

Til Skat
Att: Ingrid H. Jensen

24. november 2011

js@skat.dk,
Ingrid.h.Jensen@skat.dk

Det Økologiske Råds høringssvar til:

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.

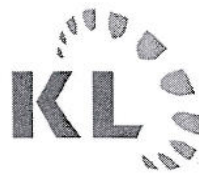
Det Økologiske Råd takker for invitationen til at afgive høringssvar. Vi har kun bemærkninger til den del, der vedrører motorkøretøjer.

Siden 2002 er der sket en stor udhuling af værdien af de afgifter, herunder vægtafgift og brændstofforbrugsafgift, som ikke er blevet reguleret i takt med inflationen. Vi finder, at der burde ske en genopretning, så afgifternes reelle værdi kom op på det de var i 2001. Vi er dog glade for, at man nu ophæver skattestoppet på dette felt, så disse afgifter fra nu kan stige i takt med pris- og lønudviklingen – selv om vi havde ønsket en reel genopretning. Der er gennem mange år sket en skæv udvikling, hvor prisen på brug af kollektiv trafik er steget langt mere end prisen på biler, benzin og diesel. Dette lovforslag vil være et ganske lille skridt i retning af at rette op på dette forhold.

Vi ser frem til en større ændring på dette afgiftsområde og finder, at der bør ske en stærkere differentiering af registreringsafgiften ift. køretøjers CO₂-udslip. Såfremt man politisk ønsker, at en sådan omlægning skal ske provenuneutralt, bør man her inddrage det faldende niveau fra brændstoffafgifterne som følge af, at nybilsalget forskubbes mod biler med lavere brændstofforbrug. Dvs. afgifternes niveau skal generelt rykkes lidt opad for at modsvare provenutabet fra benzin og diesel. Det svarer nøje til den model, som også den tidligere regering foreslog på kraftvarmeområdet i sit klimaudspil fra foråret 2011. Vi finder ikke, at disse ændringer skal afvente den kommende skattekommission, idet vi finder det vigtigt, at transportsektoren hurtigt kommer til at bidrage til reduktion af klimagasudslip.

Venlig hilsen

Christian Ege
Sekretariatsleder
Det Økologiske Råd



Til
Skatteministeriet
Nicolai Egtveds Gade 28
1402 København K
ATT.: js@skat.dk og ingrid.h.jensen@skat.dk
Journalnummer: 2011-511-0082

**Høringsvar vedr. 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.**

Skatteministeriet har d. 21. november 2011 fremsendt udkast til ændring af
brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om forskellige forbrugsafgifter, lov om
afgift af ledningsført vand og lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v.

I henhold til ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven og lov om vægtafgift af
motorkøretøjer har KL ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Konsulent
Mette Sørensen

Den 24. november 2011

Jnr 10.08.08 P55
Sagsid 000225716

Ref MSN
msn@kl.dk
Dir 3370 3483

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

Tlf 3370 3370
Fax 3370 3371

www.kl.dk



Organisation for erhvervslivet

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Lovforslag L 34 om regulering af de løbende bilafgifter og andre afgifter mv.

Skatteministeriet har den 21. november 2011 (j.nr. 2011-511-0082) udbedt sig DI's bemærkninger til lovforslag L 34 om regulering af de løbende bilafgifter og andre afgifter mv.

I den anledning bemærkes, 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. Lovforslaget svarer således de facto til en delvis tilbagerulning af skattestoppet, snarere end en toårig ophævelse af nominalprincippet. Sammen med de øvrige skatte- og afgiftsstigninger, regeringen foreslår, og i samspil med den igangværende indfasning af finansieringselementerne i Forårspakke 2.0 vil reguleringen derfor bidrage til at øge det samlede skatte- og afgiftstryk betragteligt.

Danmark har i forvejen verdens højeste skatte- og afgiftstryk, hvilket i sig selv udgør en udfordring for Danmarks internationale konkurrenceevne. DI kan på den baggrund ikke støtte lovforslaget.

En række af de foreslåede afgiftsstigninger vil direkte ramme danske virksomheder og dermed bidrage til at forringe disses konkurrencevilkår i forhold til udlandet – ikke mindst når de betragtes i forlængelse af de øvrige initiativer, regeringen har bebudet, som har samme effekt. I forhold til nærværende lovforslag gælder det stigningen på drikkevandsafgiften samt de løbende bilafgifter. En forhøjelse af de løbende bilafgifter vil – sammen med de øvrige bebudede afgiftsforhøjelser på transporterhvervet – ensidigt forhøje omkostningerne for danske transportvirksomheder i konkurrencen med udenlandske aktører. Dertil kommer, at højere transportomkostninger generelt (på erhvervslivet såvel som private) hæmmer mobiliteten til skade for vækst og velstand.

I forhold til de foreslåede afgiftsstigninger på forbrugsvarer, skal det bemærkes, at der for nogle varegrupper (f.eks. kaffe) er tale om afgiftsstigninger, der kommer

oven på markante stigninger i råvareprisen, hvorfor den samlede effekt på forbrugere vil være betydelig. Som også bemærket i forbindelse med L 33 om afgiftsforhøjelser på chokolade, sukkervarer, is, sodavand, tobak, øl og vin finder DI det særlig problematisk, at disse afgiftsstigninger træder i kraft allerede fra årsskiftet, hvilket giver de berørte virksomheder urimelig kort tid til at ændre priser mv. Det samme gælder den foreslåede standardisering af afgiften på glødepærer.

Såfremt ovenstående giver anledning til spørgsmål, er Skatteministeriet velkommen til at kontakte undertegnede på tlf. 3377 3426 eller e-mail jcb@di.dk.

Med venlig hilsen



Jacob Bræstrup
Chefkonsulent

Skatteministeriet
is@skat.dk,
Ingrid.h.Jensen@skat.dk

24. november 2011
BM/tlj

Vedr.: Høringssvar vedr. ændringer i brændstofforbrugsafgiftsloven, journalnummer 2011-511-0082.

DBI takker for muligheden for at afgive høringssvar vedr. ovennævnte forslag. Vi skal dog principielt gøre opmærksom på, at det er særdeles uhensigtsmæssigt med så korte høringsfrister som der her er tilfældet – også selvom det er en konsekvens af det indgåede forlig omkring finansloven.

Lovændringerne omhandler en tilbagevending til en indeksering af satserne for den grønne ejerafgift. Det vil umiddelbart betyde en forøgelse af omkostningerne ved at have bil og DBI må naturligvis beklage dette eftersom bilområdet allerede er meget kraftigt beskattet – både når vi taler køb og ejerskab af biler. DBI ser imidlertid særdeles positivt på, at afgifterne på bilområdet flyttes fra køb til ejerskab og i langt højere grad baseres på miljøegenskaber, som det er tilfældet med den grønne ejerafgift, frem for på værdi som det er tilfældet med registreringsafgiften. Derfor vil DBI uden problemer kunne støtte en indeksering af eller ligefrem en stigning ejerafgiften såfremt det er et led i den varslede provenuneutrale omlægning af bilafgifterne.

Når loven om brændstofforbrugsafgift nu alligevel skal ændres skal DBI på det kraftigste opfordre til at det bliver tilføjet ændringer til lovens § 3, stk. 2 og 3. Som loven er formuleret i dag favoriseres biler drevet af de konventionelle brændstoffer benzin og diesel på bekostning af andre teknologier, herunder ikke mindst gasbiler.

Der findes i dag på markedet en lang række biler, der kører på naturgas. Disse biler sælges i en række andre lande i Europa, men ikke i Danmark til trods for gode klimaegenskaber og især rigtigt gode egenskaber i forhold til at reducere luftforurening samt bidrage til forsyningssikkerheden på energiområdet. Det manglende salg skyldes primært at bilerne diskrimineres ved beregningen af den grønne ejerafgift. Til trods for at bilerne er testet i henhold til Rådets direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980, som krævet i lovens § 2. Men grundet lovens udformning beskattes bilerne efter et langt højere forbrug end deres testede norm i virkeligheden burde berettigede til og ejerafgiften vil i de fleste tilfælde være op til 4 gange så høj som den burde være, hvis den var baseret på miljøegenskaberne.

Det fremstår dels urimeligt at loven på denne måde specifikt favoriserer biler, der kører på benzin eller diesel og det virker samtidig i direkte modstrid mod både miljø- klima og energipolitik, at gasbiler straffes med en meget høj ejerafgift. Derfor skal DBI på det kraftigste opfordre til, at man i forbindelse med denne ændring af loven tillige ligestiller gasbiler med benzin og dieslbiler, således, at afgiften baseres på en omregning af deres udslip af CO2/km frem for på vægtbaserede formel som fremgår af loven og som er uafhængig af bilens reelle brændstofforbrug.

DBI indgår som altid meget gerne i en dialog med ministeriet om overstående spørgsmål.

Med venlig hilsen



Bent Mikkelsen
Adm. direktør