



SKATTEMINISTERIET

Notat

J.nr. 2006-349-2189

2.januar 2007

Emner til studietur for Skatteudvalget foråret 2007

TYSKLAND er blevet nævnt som en mulighed. Tyskland vil altid være et mål for en studietur. Det er EU's største økonomi, og er klart vores største samhandels-partner (godt 17 pct. af vores eksport går til Tyskland). Hertil kommer, at Tyskland overtager EU- formandskabet her fra den 1. januar 2007.

Derfor er det også af interesse at se nærmere på deres økonomiske politik – herunder deres skattepolitik.

Meget tyder på at tysk økonomi er på vej fremad igen efter flere års lavvækst. Det resulterede i en ledighed, der på et tidspunkt var på over 5 mio. personer eller godt 12 pct. af arbejdsstyrken. Både en positiv eksportudvikling og et stigende privatforbrug er drivkræfterne i det nuværende konjunkturopsving.

Konjunkturtilbagegangen og de store omkostninger som følge af genforeningen i 1989 har også betydet, at Tyskland ikke har kunnet leve op til nogle af euroens "nøgletal". Deres offentlige underskud er på over de tilladte 3 pct. af BNP (anslået 3,3 pct. i 2006), og deres samlede offentlige gæld er med knap 70 pct. af BNP over de anbefalede 60 pct.

Følgende temaer kan evt. tages op på studieturen:

1. *Genopretning af den tyske økonomi.* Et af hovedmålene for den nye tyske samlingsregering (CDU/CSU og SPD) med Merkel i spidsen er en genopretning af tysk økonomi, så den lever op til kravene til eurolandenes økonomi (krav som Tyskland selv var med til at fastsætte). Et af hovedinstrumenterne til at opnå dette, er ved at sætte momsens op fra 16 til 19 pct. fra 1. januar 2007. En del af merprovenuet går til at nedbringe underskuddet, mens andre dele går til at nedsætte diverse sociale bidrag.
2. *Momsnedsættelsen.* Det at annoncere en momsnedsættelse lang tid i forvejen – og endda i den størrelsesorden som denne - er ikke uden risiko. Man risikerer let, at der købes stort ind af varer inden forhøjelsen – ikke mindst dyrere langvarige forbrugsgoder. Når vi så kommer over på den anden side af 1. januar risikerer man en forbrugsopbremsning med konjunkturafmatning og større ledighed som resultat. De overvejelser som det tyske Finansministerium har gjort sig i den forbindelse er bestemt en drøftelse værd.

3. *Den tyske skattestruktur/sociale bidrag.* Som nævnt går en del af momsforhøjelsen til at nedsætte udvalgte sociale bidrag. Det hænger sammen med, at udover at betale løn til medarbejderne er der store ”indirekte” lønomkostninger i form af bidrag til diverse ordninger (pension, sygdom, ledighed mv.). En stor del af disse skatter er det pålagt arbejdsgiverne at betale. Det forhold – kombineret med stive ansættelsesregler – gør, at arbejdsmarkedet bliver stift og ufleksibelt. Det har populært sagt den konsekvens, at arbejdsgiverne er forsigtige med at fastansætte medarbejdere. Det er en meget forskellig indretning af arbejdsmarkedet i forhold til Danmark, hvor vi har små sociale bidrag og let ved at afskedige medarbejdere (f.eks. ved ordresvigt). Til gengæld er der et højt kompensationsniveau i tilfælde af ledighed. Denne forskel i skattestruktur og fordele/ulempes herved kan være et godt tema til drøftelse.
4. *Selskabsskatteform.* Der har været en tendens over hele EU-området til, at erhvervsbeskatningen bliver lempet. Tyskland har indtil nu ”ikke sprunget på den vogn”. Det betyder, at de i dag har en selskabsskat på knap 40 pct., hvilket er blandt de højeste indenfor EU. Der er planer om at sænke/omlægge den tyske erhvervsbeskatning markant. Det er tanken, at selskabsskatten sænkes til under 30 pct. (omkring det danske niveau). Dele af lempelsen finansieres ved stramning af afskrivninger, hullukninger mv. Det er tanken, at erhvervsskatteformen skal gælde fra 1. januar 2008. Med den påtænkte reform kommer erhvervsbeskatningen i Tyskland til at ligge i det de kalder ”der goldene Mitte” indenfor EU. Man kan godt frygte, at det tyske tiltag vil føre til, at andre EU-lande reagerer ved yderligere lempelser i deres erhvervsbeskatning, således at den nedadgående spiral vi har været vidne til gennem de senere år fortsætter. Selvom emnet hurtigt kan blive teknisk kan det være et velegnet tema.
5. *Transportskatter.* Det tyske vejnet er overbelastet selv om der er investeret enorme beløb i udvidelse af det tyske vejnet gennem de sidste ti år. En af årsagerne er, at tyskerne selv har anskaffet sig flere køretøjer (De gamle DDR-borgere og at mange familier har anskaffet sig to biler). En anden er, at med landets centrale placering betyder øget bilantal i de omkringliggende lande selvsagt også en stærkt øget benyttelse af de tyske veje. Her spiller den enorme stigning i antallet af biler i de gamle ”østøkonomier” en helt særlig rolle. Endvidere er erhvervstransporten steget markant – bl.a. forårsaget af den kraftige vækst i Østeuropa. Der er allerede indført kilometerafgift for godstransport gennem Tyskland. Den tanke har været rejst, at det også skal gælde for personbiler. Det spørgsmål kan drøftes sammen med spørgsmålet om, at betaling for at benytte de tyske motorveje var en overvejelse værd (for at reducere incitamentet til at køre). Helt generelt kan det diskuteres, hvilke skattemæssige instrumenter, der kan tages i anvendelse for at reducere trafikken. For man kommer ikke uden om, at det er et generelt (og stigende) problem i de fleste europæiske lande. Situationen i ikke mindst Hovedstadsområdet i Danmark kan også bruges som eksempel.

6. *Energiskatter/tilskud.* Tyskland er langt fra selvforsynende med energi. De har store brunkulsforekomster (meget forurenende), små stenkulsforekomster, a-kraftværker, hvoraf flere er under afvikling, små naturgasforekomster i Nordsøen. Dette gør, at Tyskland er meget afhængig af energiimport. En del af denne import sker med naturgas, hvor Rusland er den helt store leverandør (norske felter leverer dog også en del). Jævnligt dukker forsynings-sikkerhedstemaet – ikke mindst i relation til Rusland – op i den tyske energi-debat. Disse forhold gør, at Tyskland er langt fremme i anvendelsen af alternativ energi. Således har Tyskland i mange år været det største marked for den danske vindmølleindustri (og er det stadig). Samtidig er Tyskland det EU-land, der satses mest på bioethanol i transportsektoren. Det er den såkaldte ”1-generationsethanol”, der satses på (forarbejdes af korn, raps mv.). I Danmark har vi valgt, at afvente brug af bioethanol i transportsektoren til den såkaldte ”2-generationsethanol” er udviklet (fremstilles af forskellige planterester mv.). Tyskland forsøger dog også massivt i 2. generations-bioethanol. Det kan være interessant, at høre om de tyske bevæggrunde for den massive satsning på 1-generationsethanol, og hvordan subsidierne er sammensat (tilskud/afgiftslettelser). Det kan i øvrigt ikke udelukkes, at fremme af alternativ energi (ikke mindst i transportsektoren), bliver et højest prioriteret tema under det tyske formandskab.
7. *Regionalstøtte.* Sammenlægningsen af de to Tyskland i 1990 har været en af de største udfordringer noget europæisk land har været udsat for i nyere tid. Her 16 år senere er der stadig markante forskelle i levestandard, erhvervsstruktur og ledighed (er stadig i underkanten af 20 pct. i flere af de gamle DDR-delstater). Og det på trods af en regionalpolitik, som i omfang og ambitionsniveau er uden sidestykke. Hvorfor har man ikke kunnet konstatere den succes som programmerne har lagt op til? Hvilke instrumenter (herunder skatteinstrumenter) har man brugt? Hvilket har virket, og hvilke har været mindre virksomme. I Danmark har vi ikke regionale forskelle i erhvervsudvikling, som bare tilnærmelsesvis nærmer sig de tyske udfordringer. Men alligevel kan vi konstatere at erhvervsudviklingen er uens i forskellige regioner herhjemme. En snak om regionalpolitik – og hvilke politikker der bruges – kan muligvis være givtig – også set med danske briller.
8. *Iværksætteri.* Et af hovedtemaerne for efterårets studietur var iværksætteri. Det er kun naturligt at følge op på dette tema. Her drejer det sig om en ”sat økonomi”, hvor stagnation frem for fremgang har præget de senere års udvikling. Samtidig er det en økonomi, hvor det er de store (og eksportorienterede) firmaer, der har været meget fokus på. Men Tyskland har en stor underskov af mindre virksomheder. For at disse kan vokse og nye virksomheder skabes, gøres der rent faktisk en del ud af iværksætterpolitikken i Tyskland (mere end det man normalt får indtryk af). Når der udarbejdes ”sammenligningstabeller” over de mest succesfulde iværksætterøkonomier er det ikke Tyskland, der står højest på listerne. Men da dele af den tyske skatte – og erhvervsstruktur minder meget om forholdene herhjemme, kan en udveksling af erfaringer vedr. iværksætteri alligevel være af interesse.

9. *Virksomhedsbesøg (dansk ejede)*. Studieturen bør ikke kun foregå i regeringslokaler i Berlin, men kan også suppleres med besøg på læreanstalter/virksomheder. Flere danske virksomheder har produktion i Tyskland. Her kunne det måske være af interesse at besøge virksomheder, som har slået sig ned i Østtyskland – og hvilke særlige vanskeligheder det har ført med sig. Her kan flere kandidater umiddelbart komme på tale (vi har ikke spurgt virksomhederne endnu!). A.P. Møller koncernen (Lindø-værftet) har overtaget et større skibsværft i Stralsund, og har drevet det succesfuldt videre efter en gennemgribende modernisering. Bygger især skibe til A.P. Møller. Det er flere gange blevet nævnt som en af de succesfulde virksomheder i det ellers så kriseramte Mecklenburg-Vorpommern. Danisco har også en stor sukkerfabrik i samme område, hvor de i øvrigt planlægger påbegyndelse af bioethanol (ulempen er at selve sukkerproduktionen "ligger død" på det formodentlige besøgstidspunkt.). Endvidere har Netto med succes drevet omkring et par hundrede butikker i det gamle Østtyskland siden begyndelsen af 90'erne.

Tyskland kombineret med et af de nye EU-lande. Hovedmålet for studieturen er Tyskland. Men den kan kombineres med et af de nye EU-lande, som kom med i EU den 1. maj 2004.

Et af de baltiske lande har været nævnt som en mulighed. Alle tre lande har klaret sig godt økonomisk i de senere år. Det gælder Estland (ca. 1½ mio. indbyggere), Letland (godt 2½ mio. indbyggere), og Litauen (små 4,0 mio. indbyggere). Der har fra landene blev selvstændige (i 1991) været særlig dansk fokus på alle tre lande. Derfor er der også stor viden om disse lande, og Udenrigsministeriet vil let kunne hjælpe med at arrangere en studietur til et af landene. Flere af udvalgsmedlemmerne har af samme årsag formentlig også et ret indgående kendskab til de tre lande. Kort fortalt er Estland, det mest "nordiske" af de baltiske lande, og hovedsproget er "finsk". Litauen er en slavisk nation, hvor kulturen mere minder om den polske. Letland er en mellemting, og klart den mest "russiske" af de baltiske lande. Det har også historiske årsager, idet det er det mest industrialiserede af de tre lande (en udvikling som allerede startede i zar-tiden med Riga som omdrejningspunkt).

Derfor kan et alternativ til disse lande være *Slovakiet*. (Indbyggertal lidt over Danmarks). Årsagen til at dette land foreslås er fordi det er lidt historien "om den grimme ælling". Da Tjekkioslovakiet blev delt, var det Tjekkiet (med Prag i spidsen), man spåede fremgang, hvorimod Slovakiet med den nedslidte sværindustri blev bortdømt. Da EU blev udvidet med de 10 lande den 1. maj 2004 var det Slovakiet man så meget skeptisk på (næsten på niveau med den bulgarske og rumænske optagelse her ved årsskiftet). Her små tre år senere har Slovakiet faktisk vist sig at være en af de mest succesfulde økonomier i det gamle Østeuropa (Centraleuropa i deres egen terminologi, hvilket ikke er uvæsentligt!). Det er det land i forhold til indbyggertallet, der har tiltrukket flest udenlandske investeringer. Samtidig søger folk ikke arbejdet i de gamle EU-lande (som bl.a. Polen og Litauen), da der skabes mange nye arbejdspladser i landet.

Opholdet tænkes at være på 1 til 1½ døgn. Besøgsmål kunne være:

1. *Finansministeriet i Bratislava.* Udover en generel orientering om den økonomiske politik, må hovedemnet være flat tax. Her har Slovakiet virkelig været konsekvente. Indkomstskatten er på 19 pct. uanset indkomst (dog med et bundfradrag), selskabsskatten er på 19 pct. Beskatningen af kapitalindkomst er på 19 pct. Ja selv moms er på 19 pct. En drøftelse af baggrunden for valg af dette enkle skattesystem – og erfaringerne med det – er bestemt interessant. Fravalget af progression (som er en af grundpillerne i vores indkomstskattesystem) er interessant. (Såfremt udvalget at se nærmere på flat-tax har vi allerede på nuværende tidspunkt udarbejdet en del materiale om emnet i Skatteministeriet).
2. *Spil.* I Danmark diskuteres det om spillemarkedet (sportsspil) skal liberaliseres. I Slovakiet er der konkurrence på dele af spillemarkedet. Det statslige spillemarked (TIPOS) har monopol på lotterier og skrabespil. Der er derimod fuld konkurrence på de såkaldte sportsspil (oddset mv.). Der er fuld konkurrence på det fysiske sportsspillemarked, hvor der dog skal betales en licens pr. driftssted til staten. Selskaberne skal dog have adresse i EU for at opnå licens. Det statslige selskab har dog monopol på de internetbaserede spil. Det kunne være interessant at høre om slovakernes erfaringer med den delvise liberalisering, og hvilke overvejelser de gør sig vedr. de internetbaserede spil.
3. *Virksomhedsbesøg.* Som nævnt har Slovakiet tiltrukket store udenlandske investeringer. Nogle af de mest omtalte er bilfabrikker, hvor bl.a. japanske og franske bilfabrikker har etableret endog meget store fabrikker i landet. Investeringer i en størrelsesorden, som ingen af de baltiske lande har været i nærheden af. Det kunne være interessant at besøge en af disse virksomheder. For man laver ikke investeringer i den størrelsesorden for blot at spare et par kr. i timeløn. Lovgivning, infrastruktur, arbejdsstyrkens produktivitet mv. skal være på plads før man foretager den slags store investeringer. Besøg bør være muligt, da slovakkerne uden tvivl selv er stolte af deres økonomiske succes.

Praktiske forhold. Studieturen kan gøres på omkring 3- 4 dage. Den bør foregå på ugens hverdage. Såfremt turen alene går til Tyskland bør 3 dage være nok. Hvis den suppleres med et af de nye EU-lande bør der nok regnes med 4 dage.

Der er talrige daglige flyforbindelser til Berlin. Hvis virksomhedsbesøg vælges i det gamle Østtyskland bør der også være tid til det.

Der er flyforbindelser til både Bratislava og de tre baltiske hovedstæder fra Berlin (og til København).

Listen over mulige emner for et Tysklandsbesøg skal opfattes som et ”bruttokatalog”. Det er ikke muligt at nå møder vedr. alle de skitserede emner. Så det er op til udvalget at udpege hvilke områder, man især vil beskæftige sig med. I Skatteministeriet har vi viden om nogle af temaerne, men der er ingen tvivl om, at Udenrigsministeriet kan være Skatteudvalget behjælpelig på en lang række områder. Det er

kendt stof for dem – og de har selvfølgelig også forberedt sig på det tyske formandskab i EU.

Studietur til efteråret eller senere. Skatteudvalget har udtrykt ønske om en længere studietur til efteråret eller senere. Bl.a. er det amerikanske kontinent nævnt som et ønske.

Skatteministeriet bidrager gerne med baggrundsnotater til en sådan tur – herunder hvilke lande, der især er værd at besøge. Men et bud fra Skatteudvalget på, hvilke *temaer*, der især ønskes belyst på en kommende studietur, vil være nyttigt inden materialet udarbejdes.