

Meddelelse fra Kommissionen til Rådet om de beskæftigelsesmæssige aspekter af afgørelsen om at afskaffe det afgiftsfrie salg for rejsende inden for EU

(1999/C 66/04)

INDLEDNING

Det Europæiske Råd i Wien (der blev afholdt den 11.-12. december 1998) anmodede »med hensyn til afgørelsen fra 1991 om det afgiftsfrie salg til rejsende inden for Fællesskabet [...] Kommissionen og Rådet (økonomi og finans) om inden marts 1999 at undersøge, hvilke beskæftigelsesproblemer der kunne opstå og på grundlag af forslag fra Kommissionen at drøfte, hvordan disse problemer kunne tackles, herunder muligheden af en begrænset forlængelse af overgangsordningerne«<sup>(1)</sup>.

Som svar på Det Europæiske Råds anmodning indeholder denne meddelelse forslag til, hvordan man kan tackle de problemer, som afskaffelsen af det afgiftsfrie salg<sup>(2)</sup> inden for EU kunne skabe for navnlig beskæftigelsen. Meddelelsen skal vurderes i sammenhæng med EU's beskæftigelsesstrategi. Kommissionen noterer sig, at det nu er et erklæret mål for medlemsstaterne at ændre skattestrukturen i en mere beskæftigelsesfremmende retning. Dette mål blev for nylig bekræftet af Det Europæiske Råd selv på mødet i Wien.

Afgiftsfritagelsesordningen kan ikke behandles uden for kontekst. Den har konsekvenser for beskæftigelsen inden for ikke blot den afgiftsfrie branche, men også inden for resten af økonomien, da den fordrejer konkurrencen mellem detailhandlende og mellem transportformer. Faktisk kan sagen om det afgiftsfrie salg betragtes som en prøve på EU's vilje til at benytte det skattepolitiske samarbejde til at bekæmpe skadelig skattekonkurrence og skjulte subsidier, der lægger pres på omkostningerne på arbejdskraft og dermed begrænser jobskabelsen.

I overensstemmelse med mandatet fra Wien ser denne meddelelse især nærmere på, hvordan man kan tackle beskæftigelsesproblemerne forbundet med det afgiftsfrie salgs ophør, inklusive muligheden for en begrænset forlængelse. På grundlag af denne analyse finder Kommissionen, at afskaffelsen af det afgiftsfrie salg ikke vil få nogen væsentlig og varig negativ indflydelse på den samlede beskæftigelse. Som ved udfasningen af enhver anden form for konkurrencefordrejende støtte forventes

forventes de kortsigtede negative virkninger for beskæftigelsen tværtimod at blive mere end opvejet af den langsigtede jobskabeseffekt.

1. HVAD VAR BEGRUNDELSEN FOR RÅDETS AFGØRELSE FRA 1991 OG 1992?

Gennemførelsen af det indre marked indebar, at alle fiskale grænser skulle ophæves, således at begreberne import og eksport forsvandt inden for EU's grænser. Som følge heraf kan EU-borgere købe varer i en hvilken som helst medlemsstat, og de skal kun betale afgift af varerne i indkøbslandet. Trods den universelle erkendelse af de enorme fordele ved det indre marked indså man, at ophævelsen af de fiskale grænser kunne skade bestemte sektorer på kort sigt.

Rådet traf derfor en række særlige foranstaltninger for at hjælpe disse sektorer med deres tilpasning:

- det vedtog et særligt uddannelsesprogram for at bistå de nationale myndigheder<sup>(3)</sup> med omorganiseringen af deres toldoperationer og udvekslingen af toldmedlemmænd (Matthaeus-programmet)
- det lancerede et særligt handlingsprogram<sup>(4)</sup> med 30 mio. ECU til omskoling og genbeskæftigelse af toldklarerer og speditører og tillod medlemsstaterne at benytte EU's strukturfonde (Den Europæiske Socialfond og Interreg I) til gennemførelse af ledsageforanstaltninger; 63 000 toldklarerer og speditører har modtaget hjælp gennem disse ordninger
- det indførte ved afgørelser vedtaget i henholdsvis i 1991 (moms) og 1992 (punktafgifter) en overgangsordning<sup>(5)</sup> frem til den 30. juni 1999, således at de afgiftsfrie forretninger kunne fortsætte med at sælge bestemte mængder moms- og/eller afgiftsfrie varer til de rejsende. Det var sælgeren, der fik ansvaret for at kontrollere, at mængdebegrænsningerne blev overholdt (den såkaldte vendorkontrol). Denne ordning gav indehaverne af afgiftsfrie forretninger mulighed for at forberede sig på og tilpasse sig et indre marked uden fiskale grænser.

<sup>(1)</sup> Punkt 24 i konklusionerne fra Det Europæiske Råd.

<sup>(2)</sup> Ved afgiftsfrit salg forstås salg af varer fritaget for såvel moms som punktafgifter.

<sup>(3)</sup> Kommissionens beslutning 94/844/EØF af 19. december 1994.

<sup>(4)</sup> Rådets forordning (EØF) nr. 3904/92 af 17. december 1992.

<sup>(5)</sup> Rådets direktiv 91/680/EØF af 16. december 1991 og Rådets direktiv 92/12/EØF af 25. februar 1992.

## 2. HVAD BETØD DET INDRE MARKED FOR DEN AFGIFTSFRIE BRANCHE?

Virkeliggørelsen af det indre marked og ophævelsen af de fiskale grænser fjernede samtlige detailhandlendes muligheder for at afgiftsfritage en vare eller refundere en afgift på en vare købt i én medlemsstat, når varerne var beregnet til udførsel til en anden medlemsstat.

For at mindske afgørelsens konsekvenser for visse detailhandlende gav Rådet imidlertid — som en overgangsforanstaltning — medlemsstaterne mulighed for at moms- og/eller afgiftsfritage varer købt af rejsende inden for EU om bord på færger og fly samt i lufthavne<sup>(6)</sup> (Kanal-tunnelens to terminaler blev tilføjet senere). Samtlige medlemsstater gennemførte foranstaltningen (Tyskland og Luxembourg dog med visse begrænsninger). Der findes ikke noget afgiftsfrit salg om bord på tog eller busser i EU. Det skal bemærkes, at der er fastsat bestemte mængde- og værdibegrænsninger for det afgiftsfrie salg til de rejsende<sup>(7)</sup>. Meget ofte ved kunderne ikke, at mere værdifulde varer rent faktisk ikke kan sælges afgiftsfrit (det gælder f.eks. varer til en værdi af over 90 EUR).

Rådet har indgået en politisk aftale om minimumsstandarderne for medlemsstaternes kontrol<sup>(8)</sup>. En rapport udarbejdet af Kommissionen om dette nye kontrolsystem<sup>(9)</sup> viste, at de indførte systemer ikke i alle tilfælde garanterede, at begrænsningerne for afgiftsfritagelsen blev overholdt.

## 3. DEN AFGIFTSFRIE BRANCHES SÆRLIGE KENDETEGN

De afgiftsfrie forretninger nyder almindeligvis gavn af en attraktiv placering og et forholdsvis aflukket marked, hvilket i sig selv giver dem en konkurrencefordel. Afgiftsfritagelsen sikrer dem endnu en kunstig konkurrencefordel i forhold til andre detailhandlende og andre transportvirksomheder (bus- eller jernbaneselskaber), der kun kan sælge varer med afgift. Afgiftsfritagelsen fordrejer derfor konkurrencen mellem ikke blot de handlende, men også mellem forskellige transportformer.

<sup>(6)</sup> Artikel 28k i direktiv 91/680/EØF og artikel 28 i direktiv 92/12/EØF.

<sup>(7)</sup> Se tabel 1 i bilag I.

<sup>(8)</sup> Retningslinjer for kontrollen med det afgiftsfrie salg i Fællesskabet, vedtaget af Ministerrådet den 14. december 1992.

<sup>(9)</sup> Vendorkontrolrapporten (KOM(96) 245 af 26. juli 1996).

Afgiftsfritagelsen for de afgiftsfrie forretninger giver dem mulighed for højere avancer end ellers inden for detailhandelen. Forskellige prissammenligninger<sup>(10)</sup> viser, at prisfordelen for den rejsende ofte er forholdsvis begrænset eller endda ikke-eksisterende. Ifølge visse undersøgelser kan prisen uden afgift ofte være højere end prisen i den almindelige detailhandel. Selv ved punktafgiftspligtige varer (alkohol og tobak), hvor punktafgiften, der for det meste er højere end momsen, giver de bedste muligheder for lave priser, udgør forbrugernes besparelse i de fleste tilfælde kun en brøkdel af afgiftsfritagelsen. Det kan påvises ved at sammenligne prisen før beskatning og detailprisen (inkl. afgifter). Derfor subsidierer afgiftsfritagelsen rent faktisk de afgiftsfrie forretningers fortjeneste mere, end den subsidierer efterspørgslen efter de varer, de sælger. Det må man ikke glemme, når man vurderer de potentielle konsekvenser af en afskaffelse af det afgiftsfrie salg.

## 4. DEN AFGIFTSFRIE BRANCHE I TAL<sup>(11)</sup>

Ifølge tal, der stammer fra den afgiftsfrie branche selv, beløb det afgiftsfrie salg i EU i lufthavne og om bord på fly og færger sig til i alt 5,8 mia. EUR i 1996, en stigning set i forhold til 1991 da det beløb sig til 3,6 mia. EUR. Den afgiftsfrie handel inden for EU tegnede sig for 71 % af det samlede beløb (4,1 mia. EUR), hvilket svarer til 0,060 % af EU's BNP i 1996<sup>(12)</sup>. Stigningen i salget viser tydeligt, at den afgiftsfrie branche har udvidet sine forretningsaktiviteter i løbet af den overgangsperiode, den fik til at tilpasse sig de nye forhold.

Den afgiftsfrie handel opdeles typisk i tre brede kategorier: salg i lufthavne, hvor det afgiftsfrie salg inden for EU beløb sig til 1,6 mia. EUR (39 %), mens salg på færger og salg om bord på fly beløb sig til henholdsvis 2,1 mia. EUR (51 %) og 0,4 mia. EUR (10 %).

Traditionelt inddeles de varer, der sælges i afgiftsfrie forretninger, i fire særskilte grupper: vin og spiritus, tobak, parfumevarer og kosmetik samt diverse. Ser man på den afgiftsfrie branches tal for salget inden for EU af afgiftsfrie varer, tegner gruppen »diverse« med en

<sup>(10)</sup> Foretaget af bl.a. Kontoret for De Europæiske Forbrugerorganisationer, BEUC, i 1994 og Kommissionen i december 1998.

<sup>(11)</sup> Se bilag I.

<sup>(12)</sup> Det skal bemærkes, at denne indikator overvurderer branchens størrelse, idet salget (omsætningen) inkluderer værdien af andre branchers input (dvs. varerne) til den afgiftsfrie branche. Værdiulæksten inden for den afgiftsfrie branche kan skønnes at ligge på omkring 0,02 % af BNP.

omsætning på 1,2 mia. EUR sig for 29 % af salget. Med et salg på 1,1 mia. EUR tegnede vin og spiritus sig for 27 %. Salget af parfumevarer og kosmetik og salget af tobak beløb sig hver især til 0,9 mia. EUR, hvilket for hver gruppe svarer til 22 % af det samlede salg. Punktafgiftspligtige varer (dvs. alkohol og tobak) udgjorde i alt 49 % af det samlede salg af afgiftsfrie varer inden for EU.

Med udgangspunkt i tallene for 1996 skønner den afgiftsfrie branche<sup>(13)</sup>, at de afgiftsfrie forretninger og aktiviteter beskæftiger i alt 140 000 personer. Da 70 % af salget foregår til rejsende inden for EU, kan det antages, at omkring 100 000 af disse arbejdspladser har tilknytning til den EU-interne afgiftsfrie handel. Det svarer til 0,066 % af den samlede beskæftigelse i EU i 1996.

Som angivet i bilag I udgør salget pr. ansat i detailhandelen 146 000 EUR. Tallene i det foregående viser imidlertid, at salget pr. ansat i den EU-interne afgiftsfrie branche kun udgør 41 000 EUR. Det betyder enten, at der i virkeligheden er færre ansatte inden for den afgiftsfrie branche, eller at tallet på 100 000 omfatter personer, der ikke direkte beskæftiger sig med salgsaktiviteter.

Det er vanskeligt at fordele arbejdspladserne på de enkelte varegrupper. Da salget af punktafgiftspligtige varer (alkohol og tobak) udgør 49 % af det samlede salg af afgiftsfrie varer til rejsende inden for EU<sup>(14)</sup>, er det beskæftigelsen inden for denne del af branchen, der kan forventes at blive hårdest ramt af det afgiftsfrie salgs ophør. Men forholdsmæssigt er der sandsynligvis beskæftiget færre personer med salg af vin, spiritus og tobak end med salg af diverse andre varer, som kræver større lokaler og mere kundebestand.

## 5. HVILKEN INDFLYDELSE KAN RÅDETS AFGØRELSE FRA 1991 OG 1992 FÅ PÅ BESKÆFTIGELSEN?

For at kunne vurdere beskæftigelseeffekten af Rådets afgørelser om at afskaffe det afgiftsfrie salg inden for EU er det nødvendigt at definere de nøjagtige rammer for en potentiel beskæftigelseeffekt.

### 5.1. IFØLGE BRANCHEN SELV

Den afgiftsfrie branche skønner, at den direkte beskæftigelseeffekt af afskaffelsen af det afgiftsfrie salg inden

<sup>(13)</sup> European Travel Research Foundation (ETRF), der blev stiftet i 1995 og som har 30 medlemmer, der repræsenterer indehaverne af afgiftsfrie forretninger og producenter og distributører af varer til det afgiftsfrie marked.

<sup>(14)</sup> Se tabel 4 i bilag I.

for EU lyder på 50 000 tabte arbejdspladser. Medregnes den potentielle indirekte beskæftigelseeffekt, skønner branchen, at hele 140 000 arbejdspladser vil kunne gå tabt<sup>(15)</sup>. Det vil efter sigende være konsekvensen af lavere salgstal og en lavere fortjeneste, som vil tvinge billetpriserne i vejret og dermed dæmpe efterspørgslen og føre til tab af arbejdspladser inden for transportsektoren. Det kunne i sidste ende få konsekvenser for alt fra afsætningen af rå- og hjælpestoffer til skibsværftsindustrien.

De samlede skøn er baseret på undersøgelser, der er bestilt af branchen selv, og som benytter forskellige metoder og forudsætninger. Man er nået frem til disse skøn ved at sammenlægge tallene for de enkelte lande, der tager hensyn til alle potentielle negative faktorer, men ser bort fra den positive beskæftigelseeffekt for den normale detailhandel. Uafhængige undersøgelser<sup>(16)</sup> har vist, at denne metode overvurderer antallet af arbejdspladser, der kunne gå tabt.

### 5.2. IFØLGE MEDLEMSSTATERNE

Nationale undersøgelser foretaget af fem medlemsstater bekræfter, at afskaffelsen af det afgiftsfrie salg inden for EU ikke vil få nogen indflydelse på den samlede beskæftigelse<sup>(17)</sup>. Ifølge disse undersøgelser vil beskæftigelseeffekten sandsynligvis blive af specifik og lokal karakter og navnlig ramme søfartssektoren.

<sup>(15)</sup> Jf. International Duty Free Confederation (IDFC) og Association Française de Commerce Hors-Taxes (AFCOHT): »Contribution of Duty-Free Sales to the EU and its Citizens« september 1997.

<sup>(16)</sup> Ifølge en undersøgelse foretaget af Institut für Wirtschaft i München vedrørende det indre marked og den afgiftsfrie handel (IFO Financial Policy Studies 68, 1998) havde de fleste undersøgelser gennemført af eller på vegne af den afgiftsfrie branche overvurderet beskæftigelseeffekten.

<sup>(17)</sup> Danmark: Vurdering af virkningerne af ophør af afgiftsfri handel for rejsende mellem Danmark og EU-lande 1. juli 1999. Skatteministeriet, december 1997.

Frankrig: Rapport til premierministeren om ophør af afgiftsfri handel i Europa: »Konsekvenser og forslag«. Rapporten er dateret 23. juli 1998 og udfærdiget af André Capet, medlem af Nationalforsamlingen for Pas-de-Calais.

Irland: Rapport om virkningerne af det afgiftsfrie salgs ophør for rejsende inden for EU i 1999. Rapporten stammer fra marts 1998 og er udarbejdet af KMMPG Management Consulting i samarbejde med Fitzpatrick Associates og MDS Transmodal efter bestilling fra Finansministeriet.

Sverige: Rapport om konsekvenserne af udfasningen af den afgiftsfrie handel i EU. Rapporten er dateret 25. marts 1998 og udsendt af Kommunikationsministeriet.

Det Forenede Kongerige: Undersøgelse af de økonomiske konsekvenser af afskaffelsen af den afgiftsfrie handel i EU. Ministeriet for Miljø, Transport og Regionerne, 1998.

For at udforske dette punkt nærmere anmodede Kommissionen medlemsstaterne om oplysninger, som kunne bidrage til at kaste lys over omfanget af de lokale beskæftigelsesproblemer. Den har modtaget oplysninger fra myndighederne i samtlige medlemsstater<sup>(18)</sup>, der bekræfter, at afskaffelsen af det afgiftsfrie salg for rejsende inden for EU ikke vil få indvirkning på den samlede beskæftigelse.

### 5.3. VURDERING

Det må for det første ikke glemmes, at det afgiftsfrie salgs ophør den 30. juni 1999 kun gælder for rejsende inden for EU, således at rejsende til tredjelande fortsat vil kunne købe afgiftsfrie varer.

Det afgiftsfrie salgs ophør vil heller ikke få indflydelse på EU's bestemmelser om skibsproviant, det tillader medlemsstaterne at fritage varer, der leveres til forbrug om bord på skibe, for moms og punktafgifter. Det er særlig vigtigt i relation til krydstogtskibe.

Beskæftigelsen inden for den afgiftsfrie branche består hovedsagelig af arbejdspladser inden for transport og beslægtede brancher, der kun delvis er afhængige af den afgiftsfrie handel. Den stigende efterspørgsel efter transporttjenester vil næppe ændre sig nævneværdigt som følge af det afgiftsfrie salgs ophør, da de fleste personer rejser, fordi det er nødvendigt for dem. Det er kun inden for søfartssektoren, at der foruden egentlige rejsende også findes personer, der først og fremmest rejser for at handle. Men selv endagsfærgerejser købes ofte ikke alene for at kunne handle afgiftsfrit, men for at kunne handle i medlemsstater med lavere punktafgifter.

Man må heller ikke glemme, at den afgiftsfrie handel ofte er kendetegnet ved stordriftsfordele, idet den samme medarbejder beskæftiger sig med både normale transportrelaterede opgaver og salg af afgiftsfrie varer, og i mange tilfælde (f.eks. for kabinpersonalet om bord på fly) er det sikkerhedsforskrifterne snarere end salgsproduktiviteten, der bestemmer antallet af medarbejdere. For de fleste rejsende er den afgiftsfrie handel blot en ekstra attraktion. En af de få muligheder for at fordrive ventetiden i lufthavne eller om bord på færger består nemlig i at shoppe, og det vil sandsynligvis også være tilfældet efter det afgiftsfrie salgs ophør.

Det bekræftes af erfaringerne fra de amerikanske lufthavne, hvor der aldrig har været mulighed for at købe afgiftsfrie varer i forbindelse med indenrigsflyvninger, men hvor der ikke desto mindre eksisterer et enormt og voksende marked. Det ses bl.a. af udvidelsen af ordinære butiksstrøg i lufthavne som følge af en stigende efterspørgsel fra de rejsendes side, der har tiltrukket internationale investeringer, også fra virksomheder, der er aktive inden for den afgiftsfrie branche i Europa.

Af alle disse årsager vil de rejsende også shoppe efter det afgiftsfrie salgs ophør, og der vil stadig være behov for butiksassistenten og andet personale. De afgiftsfrie forretningers enestående salgsposition spiller givetvis en rolle for salget af mange varer, for forskellen mellem nogle priser uden afgift og priserne med afgift er ofte meget lille. Det understøtter den tanke, at det ikke nødvendigvis er prisen, der får de rejsende til at købe en vare, men snarere de afgiftsfrie forretningers forholdsvis gunstige placering eller attraktionen ved selve varen (f.eks. vil rygere ikke holde op med ryge, blot fordi de ikke længere kan købe deres cigaretter afgiftsfrit). Man skal derfor ikke forvente et væsentligt fald i det samlede salg af de berørte varer, eftersom den samlede endelige efterspørgsel blot vil finde vej til den almindelige detailhandel uden at falde sammenlagt<sup>(19)</sup>. Det forventes derfor ikke, at det afgiftsfrie salgs ophør vil få en væsentlig negativ beskæftigelseseffekt på produktions-siden, heller ikke på kort sigt.

Det erkendes dog, at bestemte færgeruter kan blive ramt. Der er ingen tvivl om, at færgeelskaber er mere afhængige af indtægterne fra det afgiftsfrie salg end lufthavne og flyselskaber. De oplysninger, som Kommissionen er i besiddelse af, synes at antyde, at en række færgeruter kan blive beskåret eller indstillet som følge af afskaffelsen af det afgiftsfrie salg. Som eksempel kan nævnes alle de ruter, der besejles året rundt mellem to Interreg-regioner i den nordlige del af Den Botniske Bugt, visse korte ruter mellem Tyskland og Danmark og mindst én rute mellem Irland og Frankrig. I disse tre specifikke tilfælde kan de forventes et direkte tab på op til 100 arbejdspladser. Skønt dette kunne antyde, at færgeindustrien også kunne blive hårdt ramt andre steder, må det imidlertid forventes, at den samlede effekt for færgeindustrien vil blive begrænset, da de fleste færgeelskaber ikke vil ændre deres fartplaner nævneværdigt som følge af afskaffelsen af det afgiftsfrie salg.

<sup>(18)</sup> Det er sandt, at efterspørgslen efter disse varer er faldet støt de sidste tyve år, efterhånden som prisen inklusive afgifter er steget. Ikke desto mindre kan de høje punktafgifter kun forklare en del af denne tendens. Ændringer i forbrugernes vaner og smag samt sundhedsmæssige hensyn har været de vigtigste årsager til faldet i efterspørgslen efter vin, spiritus og tobak.

<sup>(18)</sup> Se bilag II.

Faldet i beskæftigelsen i afgiftsfrie forretninger vil til gengæld blive opvejet af en tilsvarende stigning inden for den almindelige detailhandel, hvis organisationer har klaget til Kommissionen over den nuværende konkurrencefordrejning.

Kommissionen har beregnet, at det afgiftsfrie salg kan have kostet medlemsstaterne op til 2 mia. EUR i tabt afgiftsprovenu i 1996. Tager man højde for vanskelighederne forbundet med at beregne det reelle afgiftsbeløb, der står på spil, vil selv det mest forsigtige skøn pege i retning af et provenutab på mindst 1 mia. EUR i 1996. Dette provenutab er naturligvis højere i dag. Det er reelt den europæiske skatteyder, der finansierer afgiftsfritagelsen. Hvis dette beløb i stedet bruges til at nedsætte den indirekte beskatning generelt, vil forbruget stige, og der kan forventes en nettoforøgelse af beskæftigelsen.

Det kan i denne forbindelse nævnes, at Kommissionen har forelagt Rådet et forslag, der skal give medlemsstaterne mulighed for på forsøgsbasis at nedsætte momsen på arbejdskrafttunge tjenesteydelser. Afgiftsprovenuet fra afskaffelsen af det afgiftsfrie salg kunne bruges til at støtte denne foranstaltning til gavn for beskæftigelsen.

Den positive beskæftigelseseffekt kunne endda forøges, hvis indtægterne blev brugt til at finansiere en nedsættelse af socialsikringsbidragene for især relativt ufaglærte og lavtlønnede arbejdstagere i overensstemmelse med de foreslåede retningslinjer for beskæftigelsespolitikken i 1999<sup>(20)</sup>. Udfasingen af det afgiftsfrie salg kunne således på længere sigt føre til en nettotilvækst i antallet af arbejdspladser, hvis indtægterne benyttes til at sænke beskatningen på arbejdskraft. De hidtidige erfaringer og simulationsmodeller formuleret af Kommissionens tjenestegrene viser, at målrettede nedsættelser af andre omkostninger på arbejdskraft end lønomkostninger i størrelsesordenen 1 mia. EUR kunne resultere i en nettotilvækst på op til 20 000 nye arbejdspladser<sup>(21)</sup>.

Som et alternativ kunne medlemsstaterne benytte dette beløb til at konsolidere de offentlige finanser som påpeget af Rådet i Stabilitets- og Vækstpagten og i de overordnede retningslinjer for den økonomiske politik.

Det er naturligvis op til den enkelte medlemsstat at beslutte, hvilken vej den vil gå. Sammenlagt vil disse virkninger — en forrykning af efterspørgslen fra afgiftsfrie forretninger til den almindelige detailhandel, et skifte fra en afgiftsfritagelsesordning til en nedsættelse af andre omkostninger på arbejdskraft end lønomkostninger, en

konsolidering af de offentlige finanser — imidlertid på lang sigt opveje tabet af arbejdspladser på kort sigt.

Sammenlagt tyder analysen på, at den negative beskæftigelseseffekt vil være af begrænset varighed og kun ramme bestemte geografiske og økonomiske sektorer, mens der på mellemlang sigt kan forventes en nettotilvækst i antallet af arbejdspladser.

## 6. POLITISKE TILTAG

### 6.1. FORLÆNGELSE AF OVERGANGSPERIODEN

En forlængelse af overgangsordningen, der gør det muligt at fortsætte salget af afgiftsfrie varer til rejsende inden for EU efter den 30. juni 1999, kunne antage adskillige former: en forlængelse af endnu ubestemt varighed, en forlængelse begrænset til bestemte sektorer eller en forlængelse begrænset til bestemte varer. Alle disse varianter kalder på en række generelle overvejelser.

En forlængelse af afgiftsfritagelsesordningen vil forlænge forskelsbehandlingen mellem sammenlignelige transportformer (dvs. nonstop fly-, færge- og togforbindelser mellem medlemsstater). Det er kun luft- og færgefarten, der har fordel af afgiftsfritagelsen, idet jernbanerne er udelukket fra ordningen, mens vejtransportsektoren ikke har adgang til den.

Der er en reel risiko for, at erhvervsdrivende, der udsættes for en fordrejning af konkurrencen som følge af salget af afgiftsfrie varer, vil anfægte gyldigheden af enhver forlængelse af afgiftsfritagelsesordningen ved domstolene. Eurotunnel-sagen<sup>(22)</sup> viste tydeligt, at de erhvervsdrivende meget vel kan anfægte gyldigheden af EU-bestemmelser ved EF-Domstolen, navnlig som led i et præjudicielt søgsmål efter artikel 177. Organisationer med særinteresser har allerede tilkendegivet, at de vil anfægte en eventuel forlængelse af afgiftsfritagelsesordningen ved Domstolen.

Ethvert nyt forslag fra Kommissionen vil skulle tage højde for statsstøttereglerne. En tilladelse til at sælge varer, der ikke er belagt med den normale moms og de normale punktafgifter, udgør en økonomisk fordel for de begunstigede, der i denne forbindelse omfatter professionelle operatører og transportvirksomheder. Retten til at sælge afgiftsfrie varer kunne derfor betragtes som driftsstøtte, som Kommissionen vil skulle vurdere på grundlag af traktatens bestemmelser.

Der er risiko for, at en forlængelse vil være uforenelig med EU's politik på andre områder, f.eks. sundhedsområdet, idet den vil lette adgangen til billig tobak og alkohol. Det skal noteres, at alkohol og tobak tegner

<sup>(20)</sup> Forslag til Rådets resolution om retningslinjerne for beskæftigelsespolitikken i 1999, 18. januar 1999.

<sup>(21)</sup> OECD 1997 Taxation and Economic Performance. Europa-Kommissionen (1994), Europa Economy nr. 56.

<sup>(22)</sup> Sag C-408/95, dom af 11. november 1997.

sig for omkring halvdelen af den afgiftsfrie branches omsætning.

Samtlige muligheder for forlængelse har en anden vigtig ting til fælles. De indebærer alle en forlængelse af en overgangsperiode fastsat ved en afgørelse truffet af Rådet, og de skaber dermed tvivl om troværdigheden af overgangsbestemmelser i EU-lovgivningen. På lige netop beskatningsområdet vil troværdigheden af vigtige elementer i EU's politik, der bl.a. søger at gøre skattestrukturen mere beskæftigelsesfremmende, blive bragt i fare. I relation til specielt adfærdskodeksen for erhvervsbeskatning, hvis succes er afhængig af, at medlemsstaterne udviser politisk vilje til, inden for en bestemt tidsramme, at afskaffe de foranstaltninger, som Rådet finder skadelige, vil en yderligere forlængelse af en meget længere gennemførelsesperiode (på over syv år) fastsat på juridisk bindende vis i et direktiv underminere hele processen.

Foruden ovenstående er der behov for specifikke overvejelser i relation til hver enkelt af de forskellige former, som en forlængelse af overgangsperioden kunne antage.

### 1. En tidsbegrænset forlængelse

En mulig løsning kunne bestå i at bevare det afgiftsfrie salg i en begrænset periode. En kortvarig forlængelse af overgangsperioden (en periode på seks eller tolv måneder er blevet nævnt) vil ikke få nogen reel og varig indflydelse på løsningen af beskæftigelsesproblemerne, da det pr. definition ikke vil være muligt at sprede virkningerne over tiden.

En mere langvarig forlængelse risikerer at udsende et forvirrende signal til branchen. I troen på, at der kunne komme yderligere forlængelser, kunne virksomhederne udskyde de nødvendige tilpasninger. Det kunne på længere sigt forværre et eventuelt beskæftigelsesproblem. Erfaringerne fra de sidste syv år viser, at de stærkeste virksomheder — af helt legitime kommercielle årsager — vil forsøge at videreudvikle markedet for at øge deres fortjeneste, mens virksomheder med problemer kunne blive fristet til at udskyde uomgængelige strukturelle tilpasninger.

Denne løsningsmodel vil desuden kun kunne afhjælpe eventuelle branchespecifikke beskæftigelsesproblemer, hvis den afgiftsfrie branche benytter den til virkelig at forberede sig på det afgiftsfrie salgs ophør. I modsat fald kunne den forværre nogle af de strukturelle problemer inden for de berørte brancher.

### 2. En forlængelse begrænset både i tid og til bestemte sektorer (f.eks. færgeselskaber)

De enkelte dele af den afgiftsfrie branche har deres særegne træk, så afskaffelsen af det afgiftsfrie salg inden for EU vil ikke få identiske konsekvenser for dem alle. Man kunne derfor vælge at forlænge det afgiftsfrie salg i en begrænset periode for færgeselskaber alene, da disse

selskaber er mere afhængige af den afgiftsfrie handel end lufthavne og luftfartsselskaber. Skønt denne løsningsmodel har den fordel, at den er mere målrettet og afgrænset, vil den imidlertid pr. definition udgøre et endnu større brud på princippet om ligebehandling og forstærke forskelsbehandlingen mellem forskellige transportformer.

Kommissionens retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren giver allerede medlemsstaterne mulighed for at yde støtte til færgeforbindelser. Retningslinjerne er restriktive, idet de kun tillader driftsstøtte i exceptionelle tilfælde, nemlig når en rute subsidieres inden for rammerne af en public service-kontrakt. Medlemsstaterne skal normalt indgå kontrakter om besejling af vitale ruter på grundlag af offentlige udbud. Hvis en medlemsstat mener, at det er nødvendigt at yde støtte for at bevare vitale ruter, vil disse retningslinjer have den fordel, at de er gennemskuelige og hindrer den retlige usikkerhed, der ligger i en forlængelse af afgiftsfritagelsesordningen.

Skønt denne anden løsningsmodel er mere målrettet, vil den uundgåeligt forværre de aktuelle fordrejninger af konkurrencen. Desuden vil den kun bidrage til at løse eventuelle branchespecifikke beskæftigelsesproblemer, hvis branchen virkelig benytter den til at forberede sig på tiden efter det afgiftsfrie salgs ophør. Derudover vil den også indirekte kunne forværre branchens strukturelle problemer.

### 3. Gradvis indførelse af punktafgifter (på alkohol og tobak) og øjeblikkelig indførelse af moms

Denne løsningsmodel stammer fra en fransk undersøgelse fra juli 1998<sup>(23)</sup>. Den behandler moms og punktafgifter forskelligt i forbindelse med afskaffelsen af det afgiftsfrie salg. Det foreslås, at der indføres moms fra den 1. juli 1999, mens punktafgifterne indføres gradvist i tre lige store dele, indtil de når op på den gennemsnitlige EU-sats (for alkohol og tobak). Mellem da og en fremtidig dato vil punktafgifterne skulle harmoniseres eller, hvis dette ikke er muligt, vil hver enkelt medlemsstat skulle hæve disse til det normale nationale niveau. Forslaget tager udgangspunkt i, at momsfordelen for forbrugerne er forholdsvis begrænset, da det kun er varer til en værdi af under 90 EUR, der er momsfrataget under afgiftsfritagelsesordningen (ordningen gælder f.eks. ikke for dyre luksusvarer såsom visse fotografiapparater).

Den potentielle fordel ved denne løsningsmodel er, at den vil tvinge de erhvervsdrivende til at tilpasse sig gradvist. Teknisk set vil den imidlertid være meget vanskelig at håndtere, ikke mindst fordi der inden for samme afgiftsområde vil eksistere to forskellige satser.

<sup>(23)</sup> Rapport til premierministeren om ophør af afgiftsfri handel i Europa: »Konsekvenser og forslag«. Rapporten er dateret 23. juli 1998 og udfærdiget af André Capet, medlem af Nationalforsamlingen for Pas-de-Calais (Frankrig).

Denne løsningsmodel vil desuden være i strid med det generelle princip i EU's lovgivning om punktafgifter, der siger, at en medlemsstat kun må benytte en enkelt sats. Fraviges dette princip blot en enkelt gang, kan der opstå et pres for også at anvende reducerede satser på andre områder, navnlig i grænseregionerne. Den gradvise justering af punktafgifterne vil også medføre højere administrationsomkostninger for de forretningsdrivende.

Endelig løser denne model heller ikke problemet med den ulige behandling af sammenlignelige transportformer, og det er heller ikke nemt at få øje på fordelene for beskæftigelsen, da det afgiftsfrie salg af alkohol og tobak ikke er særlig arbejdskraftkrævende.

Denne model kunne varieres en anelse ved, ligesom ovenfor, at indføre moms øjeblikkeligt, mens punktafgifterne indføres på én gang på et senere tidspunkt. Teknisk set vil den være nemmere at håndtere, men den mangler den gradvise løsnings tiltrækning. Desuden vil den implicit kunne munde ud i en ubegrænset forlængelse af det afgiftsfrie salg, da det vil være vanskeligt, for ikke at sige umuligt, at opnå enestemmighed om en afgiftsharmonisering.

## 6.2. TACKLING AF SPECIFIKKE BESKÆFTIGELSESPROBLEMER

Denne fremgangsmåde har den oplagte fordel, at den direkte håndterer det centrale problem, som Det Europæiske Råd pegede på i Wien, nemlig den mulige beskæftigelseseffekt af ophøret af den afgiftsfrie handel inden for EU. Et arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene (SEK(98)1994 af 20. november 1998) gennemgår de fællesskabsinstrumenter, som kan bringes i anvendelse i denne forbindelse.

### 1. Inden for rammerne af eksisterende fællesskabsinstrumenter

Der vil inden for rammerne af de eksisterende fællesskabsinstrumenter og via de eksisterende procedurer kunne findes en hensigtsmæssig løsning på problemer af regional eller lokal art. Både nationale og uafhængige undersøgelser har vist, at afskaffelsen af det afgiftsfrie salg ikke vil få nogen makroøkonomiske konsekvenser, og at eventuelle konsekvenser på det mikroøkonomiske plan vil være af begrænset regional eller lokal art.

Der vil være konsekvens i at søge en løsning, der falder inden for rammerne af EU's eksisterende politikker, og derigennem gøre en målrettet indsats for at løse de lokale, regionale eller sociale problemer, som medlemsstaterne måtte pege på.

#### — Strukturfondene

Som nævnt i Kommissionens arbejdsdokument kan strukturfondene bidrage til at afbøde de økonomiske

og sociale problemer, som visse regioner kunne løbe ind i som følge af det afgiftsfrie salgs ophør. Eksempelvis finansierer Den Europæiske Socialfond faglige uddannelsesforanstaltninger til fordel for personer, der er truet af ledighed hvor som helst i EU (mål nr. 4). Den nuværende programmeringsperiode for strukturfondene udløber ved udgangen af 1999. En gennemgang af status opgjort pr. 1. januar 1999 for samtlige strukturfondenes finansielle programmering i den nuværende periode (1994-1999) viser, at medlemsstaterne stadig har gode muligheder for at finansiere foranstaltninger, der kan bidrage til at absorbere de mulige konsekvenser af det afgiftsfrie salgs ophør. Det kan dreje sig om foranstaltninger, som allerede er planlagt som led i programmerne, men det forventes, at der også vil kunne afsættes midler til supplerende tiltag, der er specifikt rettet mod at afbøde de regionale og lokale konsekvenser af afskaffelsen af det afgiftsfrie salg <sup>(24)</sup>.

Til dato har ingen medlemsstater anmodet om assistance. Kommissionen vil ikke desto mindre stille sig positiv, hvis en medlemsstat eller en region inden dette års udgang fremsætter en anmodning om, at der inkluderes foranstaltninger af den art i de programmer, der er under afvikling. Den nuværende programmeringsperiode udløber ved udgangen af 1999, så det skal understreges, at de beslutninger, som Kommissionen skal træffe angående sådanne anmodninger, også skal foreligge inden den 31. december 1999.

Den næste programmeringsperiode, der kommer til at løbe fra 2000 til 2006, vil give de berørte medlemsstater og regioner mere tid til at foreslå strukturelle foranstaltninger, der kan afbøde eventuelle økonomiske og sociale vanskeligheder på regionalt eller lokalt plan. Foranstaltninger af denne art kunne foreslås gennemført inden for rammerne af de overordnede programmer (de nye mål nr. 1, 2 og 3) og inden for rammerne af Interreg III-initiativet. Regioner, der økonomisk set er stærkt afhængige af den afgiftsfrie handel, men som ikke er støtteberettigede under mål nr. 1, kunne af de nationale myndigheder udpeges til støtte under mål nr. 2.

#### — Samhørighedsfonden

For så vidt angår Samhørighedsfonden, kunne de berørte medlemsstater koncentrere sig om havne- og lufthavnsprojekter, der opfylder fondens støttekriterier, og som navnlig indgår i de transeuropæiske net.

I denne forbindelse vil Kommissionen indtage en velvillig holdning, hvis en medlemsstat eller en region inden dette års udgang fremsætter en anmodning om,

<sup>(24)</sup> Se bilag III.

at der inkluderes foranstaltninger af denne art i de programmer, der er under afvikling. Eftersom den nuværende programmeringsperiode udløber ved udgangen af 1999, skal Kommissionen have mulighed for at tage stilling til sådanne anmodninger inden den 31. december 1999.

#### — Statsstøtte

Som omtalt ovenfor skal medlemsstater, der ønsker at yde statsstøtte for at tackle lokale beskæftigelsesproblemer inden for den afgiftsfrie branche, overholde EU's statsstøtteregler. Der findes imidlertid særlige regler for støtte til små og mellemstore virksomheder, for beskæftigelsesstøtte og for regionaludviklingsstøtte. Med hensyn til transportsektoren er medlemsstaternes opmærksomhed blevet henledt på EU's retningslinjer for statsstøtte til sø- og lufttransportsektoren.

Kommissionen opfordrer medlemsstaterne til at søge om bistand via strukturfondene eller ad hoc-initiativer (navnlig for små og mellemstore virksomheder) eller til at få godkendt statsstøtte på basis af de relevante retningslinjer udstukket af Kommissionen.

## 2. En specifik EU-foranstaltning

Hvis de eksisterende EU-instrumenter ikke er tilstrækkelige til at løse de problemer, der forventes at opstå på kort sigt, kunne man overveje at udforme en ny og særskilt foranstaltning til ydelse af specifik og målrettet bistand i stil med Rådets forordning fra 1992 om toldklarere og speditører<sup>(25)</sup>. Sigtet med denne foranstaltning kunne bestå i:

- at yde specifik og målrettet bistand til de områder, der er særlig afhængige af det afgiftsfrie salg i henseende til både beskæftigelse og indtægter, og
- at bidrage til omstillingen af branchens hårdest ramte virksomheder med henblik på at bevare arbejdspladser gennem en diversificering (og tilvejebringelse af alternativ beskæftigelse).

Enhver foranstaltning af denne art vil fordrer en tydelig evaluering af foranstaltningens potentielle effektivitet og værditilvækst sammen med en definition af problemets størrelse og målgruppen. Den vil også skulle respektere de nye finansielle overslag og alle relevante EU-regler (om f.eks. statsstøtte).

<sup>(25)</sup> Se punkt 1, s. 2, i denne meddelelse.

## 7. KONKLUSIONER

- Kommissionens analyse, der bekræftes af medlemsstaternes beregninger, viser, at beskæftigelseseffekten af ophævelsen af det afgiftsfrie salg i rejsetrafikken i EU med al sandsynlighed vil være tidsbegrænset og af specifik karakter i henseende til både de berørte geografiske områder og de berørte sektorer, og at det er søfartssektoren (transport og havne), der potentielt vil blive hårdest ramt.
- På den anden side viser Kommissionens beregninger, der bekræftes af i hvert fald den ene medlemsstat, der har benyttet samme tilgang, at indtægtsrecirkulation på den ene side og relokalisering af salget på den anden meget vel kan føre til en nettotilvækst i antallet af arbejdspladser på mellemlang sigt.
- Kommissionen tillægger jobskabelse højeste prioritet. Den er af den opfattelse, at der også skal tages hensyn til virkningerne for andre sektorer (især andre transportformer og den almindelige detailhandel). Desuden mener Kommissionen, at jobskabelsen bør fremmes gennem flere sammenhængende politiske foranstaltninger, herunder sådanne, som tager sigte på at gøre skattestrukturerne mere beskæftigelsesfremmende ved at bekæmpe skadelig skattekonkurrence, som dette også er fremhævet af Det Europæiske Råd.
- Kommissionen mener derfor, at en forlængelse af afgiftsfritagelsesordningen ikke vil kunne løse de begrænsede og specifikke beskæftigelsesproblemer, den har peget på. Det er et for bredt instrument, som også vil være forholdsvis dyrt i forhold til de begrænsede beskæftigelseskonsekvenser, som afskaffelsen af det afgiftsfrie salg vil få for den europæiske økonomi. Desuden viser erfaringerne, at en fortsættelse af afgiftsfritagelsesordningen ikke vil tilskynde de erhvervsdrivende til at forberede sig på en ny situation.
- For at løse de begrænsede og specifikke beskæftigelsesproblemer, som kunne opstå, mener Kommissionen, at man bør udnytte de eksisterende EU-instrumenter, således som beskrevet ovenfor. Kommissionen henstiller derfor til medlemsstaterne, at de i fuldt omfang udnytter de eksisterende muligheder inden for strukturfondenes nuværende rammer og fremtidige rammer (2000-2006) ved at fremsætte specifikke finansieringsforslag.
- Desuden er der, hvis Rådet finder det hensigtsmæssigt, mulighed for at udforme en ny foranstaltning som svar på de begrænsede og specifikke beskæftigelsesproblemer, der er blevet peget på, nemlig i form af en skræddersyet finansiel foranstaltning på EU-plan, som Kommissionen vil være rede til at fremsætte forslag om, hvis Rådet ønsker det.



## BILAG I

Tabel 1: Mængdebegrænsninger ved rejser inden for EU

Alkoholholdige drikkevarer	Tobaksvarer	Parfume og eau de toilette	Andre varer
1 liter spiritus (over 22 % vol.), eller 2 liter spiritus med et alkoholindhold på ikke over 22 % vol., eller 2 liter hedvin og mousserende vin, og 2 liter bordvin	200 cigaretter, eller 100 cigarillos, eller 50 cigarer, eller 250 g røgtobak	50 g parfume, og 250 ml eau de toilette	Samlet værdi på 90 EUR <sup>(1)</sup>

(<sup>1</sup>) Denne værdi blev sat op fra 45 EUR til 90 EUR den 1. april 1994.

Tabel 2: Omsætning fra afgiftsfrit salg, jf. den afgiftsfrie branche

(i mia. EUR)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Afgiftsfrit salg i alt	3,6	3,9	4,5	4,7	5,4	5,8
Afgiftsfrit salg til rejsende inden for EU	—	—	—	—	3,7	4,1

Kilde: European Travel Research Foundation (<sup>1</sup>).

(<sup>1</sup>) Se fodnote 13.

Tabel 3: Omsætning inden for detailhandelen i almindelighed og inden for den afgiftsfrie branche i særdeleshed

	1993/95
Detailhandel i alt (mia. EUR) ( <sup>1</sup> )	1 361,1
Den afgiftsfrie branche (mia. EUR)	4,1
Afgiftsfrit salg i % af samlet detailhandel	0,3
Detailhandel, salg pr. ansat (1 000 EUR) ( <sup>1</sup> )	146
Afgiftsfri branche, salg pr. »job med tilknytning til den afgiftsfrie handel« (1 000 EUR)	41
Afgiftsfrit salg i % af BNP	0,07

Kilde: Kommissionen på basis af Eurostat: Retailing in the European Economic Area 1997.

(<sup>1</sup>) Eksklusive motorkøretøjer.

Tabel 4: Omsætning fordelt på varegrupper

Salg til rejsende inden for EU	in mia. EUR	% af total
Alkohol (spiritus og vin)	1,1	27
Tobaksvarer	0,9	22
Parfumevarer og kosmetik	0,9	22
Diverse	1,2	29

Kilde: European Travel Research Foundation (\*).

(\* Se fodnote 13.

## BILAG II

### Beskæftigelsesdata modtaget fra medlemsstaterne

I januar 1999 svarede medlemsstaterne på Kommissionens anmodning om oplysninger om den forventede beskæftigelseseffekt af gennemførelsen af Rådets afgørelse om at ophæve det afgiftsfrie salg i rejsetrafikken inden for EU. Det gjorde de på forskellige måder og med udgangspunkt i forskellige hypoteser. Derfor er oplysningerne ikke helt sammenlignelige, om end de tegner et generelt billede.

De forskellige medlemsstaters oplysninger er ikke lige detaljerede. Nogle nationale myndigheder har ikke været i stand til at underbygge deres tal for den potentielle beskæftigelseseffekt.

Oplysningerne fra de nationale myndigheder kan dog tjene som en ledetråd ved vurderingen af beskæftigelseseffekter af Rådets afgørelser fra 1991 og 1992. De synes at bekræfte, at beskæftigelseseffekten ikke er af makroøkonomisk betydning. Oplysningerne viser, at tilpasningsproblemer er sandsynlige, men at det skulle være muligt at løse disse problemer via strukturfondene.

Tallene fra medlemsstaterne viser, at ingen af dem vil blive særlig hårdt ramt af det afgiftsfrie salgs ophør.

Grundet medlemsstaternes forskellige metoder til beregning af disse data kan man ikke bare lægge tallene sammen. Nogle medlemsstater har valgt at tage hensyn til indirekte virkninger (med f.eks. uspecificerede ekstrapolationer af konsekvenserne for turistindustrien), mens andre har valgt at betragte den afgiftsfrie branche i sin helhed, skønt den kun vil blive påvirket af tabet af den del af salget, der er inden for EU. Nogle få medlemsstater har desuden medregnet nettoeffekten af indtægtsrecirkulationen. Sidstnævnte gør det endnu vanskeligere at sammenligne den potentielle totaleffekt.

Det skal også bemærkes, at visse medlemsstater har taget afstand fra beregningerne, fordi de stammede fra den afgiftsfrie branche selv.

Endelig skal det nævnes, at de skøn, der ganske kortfattet gennemgås i det følgende, viser, at de fleste nationale myndigheder kun forventer en mindre indirekte beskæftigelseseffekt.

### Belgien:

Har ikke afleveret noget skøn. De belgiske myndigheder noterer dog, at afskaffelsen af det afgiftsfrie salg sandsynligvis vil få konsekvenser for beskæftigelsen.

(Kilde: Finansministeriet)

**Danmark:**

1 800 arbejdspladser vil gå tabt inden for luft- og søfarten, men afgiftsprovenuet (ca. 1 mia. DKK) fra ophævelsen af den nuværende afgiftsfritagelse af dette salg kunne gøre det muligt at skabe 2 200 nye arbejdspladser. Danmark nævner derfor en nettotilvækst på 400 arbejdspladser på lang sigt.

(Kilde: Skatteministeriets vurdering, december 1997)

**Tyskland:**

— Luftfartssektoren: 1 350 vil blive direkte berørt.

— Søfartssektoren: Et tab på muligvis 3 000 arbejdspladser ud af i alt 5 700.

(Kilde: Analyse baseret på sektorspecifikke undersøgelser foretaget på vegne af den afgiftsfrie branche)

**Grækenland:**

Myndighedernes overordnede analyse indeholder ikke noget skøn. De påpeger dog, at der er risiko for betydelige konsekvenser for beskæftigelsen på grund af stigende billetpriser og et potentielt fald i turismen.

(Kilde: Undersøgelse foretaget af KPMG Peat Marwick for European Travel Research Foundation (<sup>1</sup>), november 1997)

**Spanien:**

Der nævnes et samlet tal på 22 406 tabte arbejdspladser. Det afgiftsfrie salgs ophør menes at ville medføre højere billetpriser og et fald i turismen.

(Kilde: Finansministeriet)

**Frankrig:**

Analysen beskæftiger sig primært med søfartssektoren og forskellige dele af fremstillingsindustrien.

— De nordlige regioner — Calais og Bretagne: Færgeselskaber: 1 500 arbejdspladser forventes at forsvinde. Havne: 600 arbejdspladser vil blive berørt. Salg: 2 500 arbejdspladser.

— Cognac - området (produktion og salg): 2 500 arbejdspladser.

— Andre områder med produktion af alkoholholdige drikkevarer (produktion og salg): 290 arbejdspladser.

— Parfumeindustrien (produktion og salg): 1 100 arbejdspladser.

— Andre brancher (produktion og salg): 900 arbejdspladser.

(Kilde: Økonomi-, Finans- og Industriministeriet, januar 1999)

**Irland:**

— Luftfartssektoren: 466 arbejdspladser i fare.

— Søfartssektoren: 700 arbejdspladser i fare.

— Indirekte tab af arbejdspladser (produktion osv.) ikke medregnet.

— Det afgiftsfrie salgs ophør forventes at generere en provenugevinst på mellem 30 og 45 mio. IEP.

(Kilde: KPMG-undersøgelse bestilt af Finansministeriet, marts 1998)

(<sup>1</sup>) Se fodnote 13.

**Italien:**

Har ikke afleveret noget skøn, men der forventes et stort tab af arbejdspladser inden for luftfartssektoren på grund af den betydelige omsætning, der stammer fra EU-interne ruter (66 % af branchens omsætning i 1998).

(Kilde: Særundersøgelse gennemført af Finansministeriet)

**Luxembourg:**

Kun luftfartssektoren vil blive berørt: Muligvis seks afskedigelser på kort sigt og fire-seks afskedigelser på mellemlang sigt.

(Kilde: Finansministeriet, der har taget udgangspunkt i oplysninger fra branchen)

**Nederlandene:**

— Direkte ansatte: der forventes et jobtab på mellem 681 (skøn fra Benelux Duty Free Association, juli 1997) og 3 258 (branchens skøn fra ETRF <sup>(1)</sup>, oktober 1998).

— Indirekte ansatte: jobtabet vil ligge på mellem 362 (branchens eget skøn fra juli 1997) og 681 (branchens eget skøn fra oktober 1998). Men grundet kilden til oplysningerne maner de nederlandske myndigheder til forsigtighed ved vurderingen af disse skøn.

(Kilde: Finansministeriet, der har taget udgangspunkt i oplysninger fra den afgiftsfrie branche)

**Østrig:**

Luftfartssektoren vil blive ramt: 250 tabte arbejdspladser ud af i alt 500.

(Kilde: Finansministeriet)

**Portugal:**

Den afgiftsfrie handel inden for EU tegner sig for næsten 70 % af den samlede omsætning. Et pessimistisk skøn siger, at branchens aktiviteter kunne blive beskåret med omkring 57 %.

(Kilde: Finansministeriet, der har taget udgangspunkt i oplysninger fra den afgiftsfrie branche)

**Finland:**

Luftfartssektoren: 100 arbejdspladser i fare.

Søfartssektoren:

— mellem 2 500 og 3 000 arbejdspladser med tilknytning til Østersøtrafikken kan være i fare. Bevarelsen af disse arbejdspladser vil dog afhænge af færgeelskabernes strategi for besejling af ruter via øgruppen Åland (der ligger uden for EU's afgiftsområde)

— Den Botniske Bugt: der kan forventes et tab på 300 arbejdspladser. En statsstøtteforanstaltning (begrunderet i en public service-forpligtelse) er under overvejelse

— der er også fare for et indirekte tab på 200 arbejdspladser.

(Kilde: Finansministeriet)

**Sverige:**

Sveriges svar bygger på en undersøgelse fra marts 1998, og vurderingen af beskæftigelseeffekten fokuserer på færgefarten, hvor der forventes at forsvinde mellem 500 og 1 200 arbejdspladser.

---

<sup>(1)</sup> Se fodnote 13.

Yderligere 500 arbejdspladser er i fare, men de afhænger af færge­selskabernes strategi for besejling af ruter via øgruppen Åland (der ligger uden for EU's afgiftsområde).

Med hensyn til de indirekte virkninger nævnes der ingen strukturel effekt for detailsalget, men derimod en begrænset effekt for turismen og en marginal effekt for prisen for transport af lastbiler. Biletprisen for færgepassagerer uden køretøj forventes at stige med 15 %.

(Kilde: Rapport udarbejdet af Kommunikationsministeriet, marts 1998)

#### Det Forenede Kongerige:

Der forventes et direkte tab på mellem 1 300 og 2 700 arbejdspladser i afgiftsfrie forretninger i lufthavne, om bord på fly og færger og i Eurotunnelens terminaler.

Der forventes et indirekte tab på mellem 780 og 915 arbejdspladser på færger, i havne og i visse lokalområder.

Der forventes desuden at forsvinde mellem 580 og 1 300 indirekte arbejdspladser, hovedsagelig inden for fremstillingsindustrien (tobak, alkohol og parfumevarer).

(Kilde: Ministeriet for Miljø, Transport og Regionerne)

### BILAG III

#### Uindfrie forpligtelser — status pr. 1. januar 1999 for udvalgte mål under strukturfondene og udvalgte EU-initiativer (\*)

Løbende priser, 1999		Uindfrie forpligtelser (i mio. EUR)
Strukturfond	Mål nr. 1	18 596
	Mål nr. 2	4 336
	Mål nr. 3 og 4	3 062
	Mål nr. 5b	2 594
	Mål nr. 6	210
	Strukturfonde subtotal	
EU-initiativer	Interreg II.A	1 286
	SMV	418
	Adapt	645
EU-initiativer subtotal		2 349
I ALT		31 149

Kilde: Kommissionen.

(\*) Opgjort ved at trække de samlede gennemførte forpligtelser pr. 1. januar 1999 fra de samlede bevillinger i 1994-1999 (efter omfordelinger i 1998).