


Skatteministeriet

24. november 2014
J.nr. 14-3881387

Til Folketinget – Skatteudvalget

Vedrørende L 43 - Forslag til lov om ændring af momsloven, registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. (Ophævelse af fradragsbegrænsningen for moms på hotelophold og harmonisering af afgifterne på personbiler med tilladelse til erhvervmæssig persontransport).

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 28 af 18. november 2014.

Benny Engelbrecht

/ Lene Skov Henningsen



Spørgsmål

Ministeren bedes kommentere henvendelse af 18. november 2014 fra Dansk Taxi Råd, jf. L 43 - bilag 7.

Svar

Dansk Taxi Råd har fremlagt en præsentation for Folketingets Skatteudvalg. Her fremgår bl.a. nogle af de oplysninger og synspunkter, som også er anført i rapporten fra Dansk Taxi Råd med titlen ”Konsekvenserne for taxierhvervet i Danmark ved afskaffelse af frikørselsordningen” fra oktober 2014. Denne rapport har jeg tidligere kommenteret i min besvarelse af L 43 – spørgsmål 8. Herudover anføres i plancherne nogle specifikke oplysninger og forslag, som jeg gerne vil kommentere, jf. nedenfor.

Dansk Taxi Råd foreslår en udskydelse af ikrafttrædelsestidspunktet for forslaget. Hertil skal bemærkes, at forslaget blev offentliggjort i forbindelse med udsendelse i høring den 3. september 2014, dvs. omtrent 4 måneder før den planlagte ikrafttræden. Det er min vurdering, at dette udgør en passende omstillingsperiode, særligt når det tages i betragtning, at der ikke foreslås ændringer for de køretøjer, som er afgiftsberigtiget efter de gældende regler inden den 1. januar 2015.

En taxivognmand vil således kunne frikøre sin nuværende vognpark efter de gældende regler. Den lempelige beskatning under frikørselsordningen vil først blive ophævet i forbindelse med salg af brugte taxier anskaffet efter 1. januar 2015. Ved indkøb af nye taxier efter 1. januar 2015 vil vognmanden dog umiddelbart blive begunstiget i forhold til gældende regler, fordi registreringsafgiften ophæves. Meromkostningerne som følge af afskaffelsen af frikørselsordningen kommer derimod først senere ved salg af bilen.

For så vidt angår spørgsmål om prisdannelsen og mulighederne for at overvælte meromkostningerne i priserne, henviser jeg til mit svar på SAU, alm. del, spørgsmål 58.

Dansk Taxi Råd vurderer på baggrund af en medlemsundersøgelse, at der vil være 2.300 færre ansatte i taxibranchen om tre år. Det anføres, at 1.300 af disse vil blive afskediget som direkte konsekvens af bortfald af frikørselsordningen. Det er ikke oplyst, hvilke forudsætninger, der er lagt til grund for vurderingen, herunder om mulighed for at overvælte meromkostningerne i priserne på erhvervets ydelser eller om evt. tilpasning af omkostningerne i erhvervet.

For så vidt angår Skatteministeriets vurdering af beskæftigelseseffekterne af forslaget, henviser jeg til mine besvarelser af L 43 – spørgsmål 13 samt SAU, alm. del, spørgsmål 41.

Dansk Taxi Råd har med henvisning til Skatteministeriets beregninger anført, at værditabet pr. bil forøges med 100.000 kr. som følge af afskaffelsen af frikørselsordningen. Skatteministeriet har, jf. mit svar på L 43 – spørgsmål 8, vurderet, at den afgiftsmæssige gevinst for vognmanden ved den nuværende ordning med registreringsafgift og mulighed for frikørsel udgør i størrelsesordenen 155.000 kr. pr. bil, som finansieres af staten. Dette

beløb vil med uændret valg af biltype og udskiftningshastighed svare til vognmandens forøgelse af værditabet og er altså højere end det af Dansk Taxi Råd anførte. Beløbet vil imidlertid kunne reduceres for vognmanden gennem ændret bilvalg eller udskiftningshyppighed.

Dansk Taxi Råd anfører, at forslaget bygger på forkerte forudsætninger og nævner specifikt med henvisning til svaret på SAU, alm. del, spørgsmål 907, at Skatteministeriet vurderer, at der ikke sker adfærdsændringer ved afskaffelse af frikørselsordningen. Dette er ikke korrekt, idet der, som det også er nævnt i svaret, er indregnet adfærdseffekter under forudsætning af fuld overvæltning af erhvervets meromkostninger i priserne for erhvervets ydelser. Beregningen af provenuvirkningen er imidlertid ikke påvirket af evt. ændringer i erhvervets bilpark eller af sammensætningen heraf på biltyper og alder.

Jeg henviser i øvrigt til mit svar på L 43 – spørgsmål 8.