


Skatteministeriet

8. december 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. 46 af 4. december 2014. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Flemming Damgaard Larsen (V).

Benny Engelbrecht

/ Lene Skov Henningsen



Spørgsmål

På samrådet i Udvalget for Landdistrikter og Øer 2/12-14 redegjorde ministeren for, at alle spørgsmål vedr. harmoniseringen af registreringsafgiften for taxier blev besvaret i regi af forhandlingerne før vækstaftalen fra juni 2014. Ministeren bedes forholde sig til, om ministeren mener, at det fremgik af de oplysninger, der tilgik forligskredsen, at det ville koste 400 arbejdspladser i taxibranchen, at denne lovgivning skulle træde i kraft 1. januar 2015, at de taxivognmænd, der har købt biler og baseret deres dispositioner på den eksisterende lovgivning, kommer i klemme og får en markant og negativ bagudrettet effekt, samt om ministeren mener, på baggrund af de oplysninger der er tilflydt forligskredsen, at forligskredsen selv skulle kunne regne disse problemer for branchen ud og stille spørgsmål om dem til forligsforhandlingerne?

Svar

Lovforslaget er en del af *Aftale om en vækstpakke* fra juni 2014, som er indgået mellem regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Det Konservative Folkeparti. *Aftale om en vækstpakke* indeholder en række initiativer rettet mod bedre regulering, styrket virksomhedsservice, forskning og uddannelse samt lavere erhvervsbeskatning m.v., som styrker vækst og beskæftigelse samlet set.

Forslaget om afgiftsharmonisering har isoleret set positive langsigtede effekter på samfundsøkonomien og bidrager til finansieringen af de andre initiativer i vækstpakken. Konsekvenserne af dette forslag kan således ikke ses isoleret fra den øvrige aftale.

Som jeg har nævnt på samrådet i ULØ den 2. december 2014, er alle spørgsmål stillet i forhandlingsforløbet blevet besvaret. Forligskredsen er informeret om de forventede provenuvirkninger af forslaget, herunder at forslaget har provenuvirkning fra 2015, samt at den fulde provenuvirkning forventes efter, at forslaget er fuldt indfaset i 2018. Der er ikke i forhandlingsforløbet stillet specifikke spørgsmål til hverken beskæftigelseseffekter eller ikrafttrædelsestidspunkt og indfasning for forslaget vedrørende afgiftsharmonisering.

Den i spørgsmålet nævnte effekt på beskæftigelsen er et skøn over den isolerede effekt af afgiftsharmoniseringen på taxiområdet. Skønnet er behæftet med usikkerhed. Eksempelvis kan effekten reduceres i det omfang, vognmændene vælger at anskaffe billigere biler. Der er desuden ikke taget højde for virkningerne af andre dele af vækstaftalen, der som anført medfører en samlet forbedring af rammevilkårene for erhvervene og derigennem højere vækst og beskæftigelse. Jeg henviser i øvrigt til mine besvarelser af L 43 – spørgsmål 13 og 28 samt SAU, alm. del, spørgsmål 41.

Jeg mener, idet jeg henviser til min besvarelse af L 43- spørgsmål 43, at der har været tale om en passende omstillingsperiode for erhvervet, 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. Jeg mener således ikke, at det på det foreliggende grundlag kan konkluderes, at forslagets ikrafttrædelsestidspunkt særskilt skulle forårsage problemer for branchen.