

Internt DI-notat

Til: Tine Roed/Skat

Fra: MISV/DI Transport

Kopi:

Dato: 24. marts 2009 **DI-Sagsnr.:**

Vedr.: Kommentarer til forslag til lov om ændring af personskatteloven og andre love (Forårspakke 2.0)

Generelle bemærkninger:

DI Transport har gennemgået samtlige lovforslag, der skal udmønte forårspakken 2.0. DI Transport støtter grundlæggende skattereformen. Omlægningen af skattesystemet således, at beskatningen af indkomster reduceres markant, vil også komme transportområdet til gavn, idet lønninger er den væsentligste omkostningspost inden for transporterhvervet. DI Transport kan også tilslutte sig, at en del af finansieringen af skatteomlægningen skal komme fra det samlede erhvervsliv i Danmark.

Det fremgår af det tilsendte materiale, at transportområdet forventes at bidrage med et varigt finansieringsbidrag på 1,4 mia. kr.¹ i form af en kørselsafgift på danske lastbiler m.v.. Det fremgår ikke af det tilsendte materiale, at de omtalte 1,4 mia. kr. ifølge Specialkonsulent Søren Olsen, Skatteministeriet, dækker over et varigt finansieringsbidrag på henholdsvis 0,5 mia. kr. fra kørselsafgifter på lastbiler og 0,9 mia. kr. fra ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven, registreringsafgiftsloven samt vægtafgiftsloven, således afgiftssystemet på varebiler vil blive ændret. Varebiler skal betale mere i ejerafgift, da de fremover skal betale efter brændstofforbruget.

Det bør fremgå tydeligt af materialet, hvordan det beregnede provenu fra transportområdet fremkommer.

Forårspakken 2.0 øger den samlede beskatning af transport i Danmark med ca. 1.4 mia. kroner årligt. Denne forøgelse skal ses i lyset af, at transportsektoren i dag årligt bidrager med ca. 50 mia. kr. til statskassen. Det betyder igen, at Danmark er et af de lande i verden, hvor mobilitet beskattes hårdest.

¹ S. 33 i forslag til ændring af personskatteloven

Det er vigtigt at understrege, at der er en direkte sammenhæng mellem økonomisk vækst og transport. Et velfungerende og effektivt transportsystem med en veludbygget trafik infrastruktur er et afgørende rammevilkår for dansk erhvervsliv. En øget beskatning af mobiliteten på personer og varer understøtter ikke den fortsatte udvikling af danske virksomheder og arbejdspladser.

Konkrete Bemærkninger:

Kørselsafgifter på lastbiler

Kørselsafgifter på lastbiler indføres fra 2011, hvilket også er en del af trafik aftalen fra januar 2009. Lovforslagene udmønter ikke forslaget til en kørselsafgift for lastbiler. Det vil ske i form af et særskilt lovforslag, der vil blive udarbejdet på grundlag af forslag fra en interministeriel arbejdsgruppe. Arbejdsgruppen forventes at have gennemført sit arbejde i løbende af det kommende halvår.

Forårspakken indebærer som noget nyt, at danske lastbiler skal bidrage hvert år med et yderligere provenu på 500 mio. kr. Sammen med den eksisterende vejbenyttelsesafgift, som danske og udenlandske lastbiler betaler i dag, er det forventede provenu på 1 mia. kr. pr. år. Kørselsafgiften for lastbiler er dermed ikke en omkostningsneutral afgiftsoplægning. Tværtimod er der tale om en merafgift på danske lastbiler. Der er i landtransporterhvervet en grundlæggende opfattelse af, at skatteministeren og dermed regeringen på dette punkt går direkte imod tidligere udmeldinger om, at kørselsafgiften for lastbiler alene skulle ske i form af en oplægning. Der tales blandt transportvirksomhederne om et uacceptabelt løftebrud, hvilket især DTL, der er konkurrent til DI Transport, har markedsført sig massivt med.

Den planlagte kørselsafgift inklusive det ekstra provenu fra danske lastbiler øger den samlede beskatning på erhvervslivets mobilitet. En sådan kørselsafgift vil svække dansk transporterhvervs konkurrenceevne i EU, idet Danmarks geografiske placering i udkanten af EU betyder, at danske varer belastes af øgede transportomkostninger.

Afgiftsoplægninger mv.

Transportområdet rammes af de afgiftsoplægninger og justeringer, der er aftalt på varebiler og taxaer. Oplægningen vedrørende varebiler vil ramme mange transport- og logistikvirksomheder, idet disse virksomheder ofte har en stor bestand af køretøjer i varebilskategorien.

For diesel vare- og personbiler uden partikelfiltre forhøjes ejerafgiften med 1000 kr. årligt fra 1. januar 2010. I januar 2009 var der 386.000 personbiler og 393.000 varebiler, der kører på diesel. De fleste nye biler er med partikelfilter.

For varebiler erstattes vægtafgiften for nye varebiler fra 1. januar 2010 med en ejerafgift svarende til den, der gælder for personbiler. Samtidig indføres en forhøjelse af vægtafgiften for varebiler fra før 1. januar 2010, så vægtafgiften kommer på niveau med ejerafgiften for nye varebiler.

For taxaer forhøjes registreringsafgiften fra 20 pct. til 70 pct., men samtidig forhøjes bundgrænsen for registreringsafgiften fra 12.100 kr. til 230.000 kr. Initiativet træder i kraft 1. januar 2010. Det er vurdering i taxaområdet, at miljøeffekten af skatteaftalen er marginal i forhold til taxaområdet, idet regeringen samtidig har fremsat lovforslag om miljøkrav til taxaerne. Skatteaftalens forslag vurderes til at ramme ekstraudstyr på taxaerne som for eksempel automatgear m.v., der vil lette taxa-chaufførernes hverdag.

For firmabiler indføres et grønt miljøtillæg for firmabiler, der er baseret på brændstofforbruget. Miljøtilægget lægges til den skattepligtige værdi af den fri bil. For den typiske firmabil vil tilægget udgøre ca. 3000 kr.. Initiativet træder i kraft 1. januar 2010.

Afgift på smøreolie

Smøreolie bruges i stort omfang i de landbaserede transportvirksomheder, hvoraf i øvrigt en del har egne værksteder. Disse værksteder servicerer virksomhedens egne køretøjer, men også køretøjer fra andre virksomheder. Afgiften er en genindførelse af den tidligere afgift. Satsen er 60 kr. pr. GJ, hvilket svarer til 2,30 kr. pr. liter. Det samlede provenu vurderes til ca. 150 mio. kr. Denne afgift indebærer dermed også en øget omkostningsbelastning af blandt andet danske transportvirksomheder.

Det bemærkes, at afgiften på bl.a. smøreolier blev afskaffet i 2002 som følge af, at smøreolieafgiften blev fundet EU-stridig. Til grund herfor lå EF-Domstolens dom af 10. Juni 1999 "Braathens Sverige AB versus Riksskatteverket". Som konsekvens heraf blev der efterfølgende rejst et antal sager om tilbagebetaling af den ulovligt opkrævede afgift.

Fradragsloft for rejseudgifter

Der indføres et fradragsloft på 50.000 kr. for rejseudgifter. DI Transport har sammen med ATL drøftet rækkevidden af dette fradragsloft for transportområdet.

DI Transport forstår forslaget således, at fradragsloftet ikke gælder i de situationer, hvor der sker udbetaling via arbejdsgiveren. Det betyder igen, at de chauffører inden for gods- og persontransporten, der får udbetalt den skattefrie rejsegodtgørelse via arbejdsgiveren (og som i øvrigt er nærmere reguleret i de respektive brancheoverenskomster), ikke berøres af forslaget. Det indebærer navnlig, at danske

eksportchauffører fortsat vil kunne oppebære skattefrie rejsegodtgørelser som hidtil.

Derimod indebærer forslaget, at chauffører, der kører indenrigstrafik i Danmark, og som gør brug af det såkaldte standardfradrag på pt. 455 kr. rammes. Tilsvarende gælder den selvstændige vognmand, der kører som underleverandør for de større transportvirksomheder i Danmark som for eksempel DSV A/S og Frode Laursen A/S. Disse to grupper vil blive mærkbart ramt af fradragsloftet på kr. 50.000. Beregninger viser, at chauffører og selvstændige vognmænd vil ramme fradragsloftet efter 109 dage. Kørselsmønstret for begge grupper er typisk, at de har godt 200 dage, hvor de er væk hjemmefra. Fradragsloftet vil dermed have betydelige økonomiske og mærkbare konsekvenser for væsentlige dele af den danske vejtransportsektor.

Det er et særdeles udbredt forretningsmodel blandt de største og mest toneangivende transportvirksomheder, der for langt størstedelen også er medlemmer i DI, at kørslen udføres af en blanding af ansatte chauffører og såkaldt selvkørende vognmænd. Chaufføraftløningen samt betalingen af den selvkørende vognmand har gennem de seneste mange år været baseret på de skattemæssige fordele, som standardfradraget indebærer. De selvstændige vognmænd fik efter langvarigt politisk pres fra transportbranchen i 2001 adgang til at anvende standardfradraget på linje med chaufføren. Baggrunden var og er fortsat, at de to gruppers arbejdsvilkår er identiske og at de oftest havde vanskeligt ved at få bilag for småindkøb i kiosker og på tankstationer.

Det er DI Transports vurdering, at skattereformen, som anført under de generelle bemærkninger, vil have en positiv betydning for den danske transportsektor som konsekvens af den lavere beskatning på arbejdsindkomster. Det skal også fremhæves, at skattereformen også på sigt indebærer en reduceret skatteværdi af fradragene, herunder også af standardfradraget.

DI Transport har imidlertid fra en stor kreds af medlemsvirksomheder, herunder virksomheder som DSV A/S og Frode Laursen A/S samt fra brancheforeninger som International Transport Danmark og BSC Gods/ATL, modtaget henvendelser, der udtrykker dyb bekymring for effekterne af fradragsloftet for rejseudgifter. De pågældende virksomheder har klart givet udtryk for, at fradragsloftet vil have markante konsekvenser for dansk landevejstransport. DI Transport er opmærksom på, at en chauffør altid vil kunne få godtgjort eventuelle rejseudgifter i forbindelse med en transportopgave af arbejdsgiveren.

Det er en entydig vurdering blandt landtransportvirksomhederne, at fradragsloftet afgørende vil svække de positive effekter af skattereformen, og at de begrænsede fradragsmuligheder uvilkårligt vil føre til en øget udflytning af danske transportvirksomheder til andre lande, ligesom der vil ske en betydelig anvendelse af udenlandske

vognmænd som underleverandører på bekostning af danske vognmænd.

Det er derfor et massivt ønske i landtransportsektoren om at undgå de forringede fradragsmuligheder.