



## Skatteministeriet

1. december 2014

J.nr. 14-4868763

Til Folketinget – Udvalget for Landdistrikter og Øer

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 31 af 4. november 2014 (alm. del).

Benny Engelbrecht

/ Lene Skov Henningsen



## Spørgsmål

Ministerens kommentarer udbedes til henvendelse fra Dansk Taxa Råd om afgiftsharmonisering af registreringsafgiften, jf. ULØ alm. del – bilag 18.

## Svar

Jeg kan oplyse, at regeringen har fremsat lovforslaget L 43, der blandt andet omfatter en afgiftsmæssig ligestilling af personbiler til erhvervsmæssig befordring. Harmoniseringen indebærer bl.a. en afskaffelse af registreringsafgiften for disse biler, samt en afskaffelse af den såkaldte frikørselsordning. Herved opnås mere lige konkurrencevilkår for de forskellige dele af erhvervet vedrørende afgifterne.

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.

I bilag 18 anfører Dansk Taxi Råd bl.a., at antallet af såkaldte landtaxier er faldet, samt at forslaget om afgiftsharmonisering vil forringe mobiliteten og reducere beskæftigelsen i landdistrikter. Endelig foreslås en udskydelse af indførelsen af afgiftsharmoniseringen.

I det følgende kommenteres de enkelte oplysninger og synspunkter fra Dansk Taxi Råd.

### Antallet af landtaxier er faldet

Dansk Taxi Råd anfører, at en tredjedel af samtlige landtaxier skulle være forsvundet siden 2007.

Hertil bemærkes, at reguleringen af erhvervet i taxilovgivningen hører under Transportministeriet. Betegnelsen ”landtaxi” findes ikke i denne lovgivning. Transportministeriet oplyser, at betegnelsen formentlig angår taxier, der ikke er tilsluttet et bestillingskontor. I kommuner med mindre end 10 taxier er der ikke krav om bestillingskontor. På den måde stilles altså færre krav til landtaxier end til andre taxier. Landtaxier findes i små kommuner og kommuner i landdistrikter. Der findes imidlertid ingen officielle opgørelser over udviklingen af antallet af såkaldte landtaxier.

Transportministeriet vurderer på den baggrund, at en væsentlig del af forklaringen på den omtalte nedgang i antallet af de såkaldte landtaxier skal findes i det forhold, at et stort antal landkommuner uden bestillingskontorer blev sammenlagt ved den seneste kommunalreform, der trådte i kraft den 1. januar 2007. Kommunalreformen indebar således, at et større antal taxier, der hidtil ikke havde været omfattet af pligten til at være tilsluttet et

bestillingskontor, skulle oprette eller tilslutte sig et bestillingskontor. Dette indebærer, at antallet af taxier, som traditionelt havde været betegnet som landtaxier, faldt betydeligt.

Ifølge Transportministeriet har der givet været et fald i antallet af taxier i landdistrikterne, ligesom i resten af landet. Men det kan ikke konkluderes, at der har været det fald i antallet af taxier i landdistrikterne, som antydes i bilag 18.

Antallet af taxier steg generelt fra 1994 til 2002, hvorefter det faldt frem mod 2007. Efter kommunalreformen trådte i kraft, var der en beskeden vækst i et par år, hvorefter antallet af almindelige taxier faldt frem mod i dag. Målt i forhold til 2000 er der frem til i dag sket et fald på omkring 15-20 pct. over hele landet. Det er ikke på det foreliggende grundlag muligt at afgøre, hvorvidt antallet af taxier i landdistrikter har udviklet sig anderledes end antallet af taxier generelt.

En af forklaringerne på den generelle nedgang i antallet af taxier er utvivlsomt den økonomiske krise siden efteråret 2008. De svage konjunkturer har derfor også ramt taxierhvervet. En anden forklaring er, at en større del af den offentlige kørsel nu udføres af de regionale trafikelskaber med biler, der kører med tilladelser til offentlig servicetrafik.

### **Forslaget medfører ringere mobilitet og tab af arbejdspladser samt øget skævvridning mellem land og by**

Dansk Taxi Råd anfører, at en afskaffelse af frikørselsordningen vil medføre, at borgerne i landområderne vil være nødsaget til at finde alternative transportmidler, samt at der vil mangle endnu flere arbejdspladser ude i lokalområderne. Forslaget vil således ifølge Dansk Taxi Råd tilføre en yderligere skævvridning mellem land og by.

Hertil bemærkes, at reglerne for taxibetjeningen, herunder betingelserne for drift af bestillingskontorer – de såkaldte Taxicentraler – er reguleret i anden lovgivning end skatte- og afgiftslovgivningen. Her er fastlagt krav til taxibetjening i hele landet, herunder yderområderne. Disse regler ændres ikke ved det foreliggende forslag om ligestilling af afgifterne for taxierhvervet.

Den afgiftsmæssige ligestilling medfører, at den hidtidige skattemæssige begunstiggelse af erhvervet reduceres. Forslaget styrker de offentlige finanser med ca. 130 mio. kr. årligt på længere sigt. I *Aftale om en vækstpakke* er pengene disponeret til en række lempelser, herunder bl.a. beskatningen af selskabers porteføljeinvesteringer og lavere PSO, som forbedrer erhvervenes rammevilkår og sænker omkostningsniveauet. *Vækstpakken* styrker beskæftigelsen i Danmark og understøtter ikke mindst industrien, som er stærkt repræsenteret i landdistrikterne. Reduktionen af tilskuddet til taxierhvervet medfører isoleret set en samfundsøkonomisk gevinst, fordi der ikke bindes ressourcer i erhvervet alene som følge af de lempelige afgiftsvilkår. Det medfører i gennemsnit højere produktivitet og økonomisk velstand på sigt.

### **Dansk Taxi Råd anfører Taxibranchen har ca. 12.000 ansatte og tegner sig for 22 pct. af den landbaserede persontransport.**

Dansk Taxi Råd anfører blandt flere statistiske oplysninger, at branchen har mere end 12.000 ansatte samt, at taxierhvervets omsætning udgør 22 pct. af den landbaserede persontransport.

De seneste opgørelser fra Danmarks Statistik viser, at der er i alt ca. 10.000 jobs i taxierhvervet. Dette omfatter såvel ansatte som selvstændige vognmænd. Dansk Taxi Råd har i materiale til Folketingets Skatteudvalg (L 43 – bilag 7) efterfølgende angivet, at de 12.000 ansatte omfatter ansatte i følgeindustri til taxierhvervet. Dette tal kan ikke umiddelbart verificeres.

Ifølge Danmarks Statistik udgjorde persontransportarbejdet med taxier 347 mio. personkm i 2013, hvilket svarer til ca. 0,5 pct. af den samlede landbaserede persontransport på ca. 70 mia. personkm i samme år. Den samlede persontransport i busser og taxier udgjorde knap 7 mia. personkm i 2013. Taxiernes andel heraf udgjorde således ca. 5 pct.

### **Summarisk gennemgang af afgiftsreglerne for taxier før og efter afgiftsharmoniseringen**

Dansk Taxi Råd har i bilag 18 vist en summarisk gennemgang af afgiftsreglerne for taxier henholdsvis før og efter gennemførelsen af en afgiftsmæssig ligestilling i erhvervet.

Det bemærkes hertil, at reglerne om frikørsel også omfatter krav om, at en bestemt del af de kørte km skal være kørt som besatte km for betalende kunder. Yderligere kan det anføres, at der er forskellige fradrag i og tillæg til registreringsafgiften og afgiftsgrundlaget bl.a. afhængig af bilens sikkerhedsfremmende udstyr. Ved salg af den brugte taxi på det danske marked skal der efter de foreslåede, nye regler betales 105 pct. i afgift op til en fast beløbsgrænse (80.500 kr. i 2014), der dog for brugte biler nedsættes med samme procentdel, som bilens værdi er faldet på det danske marked. Først herefter betales 180 pct. i afgift. Der er ligeledes her fradrag og tillæg for bl.a. sikkerhedsudstyr. Der er endvidere fradrag eller tillæg til afgiften afhængig af bilens energiforbrug. For taxiernes vedkommende vil der typisk være tale om et fradrag på grund af miljø- og energiklassekravene til taxier. Fradrag og tillæg for den brugte bil nedskrives i forhold til bilens værditab.

### **Færre taxier rammer erhvervsliv, offentlig service samt svage og ældre borgere.**

Dansk Taxi Råd anfører, at færre taxier rammer erhvervsliv og offentlig service og skaber større utryghed hos svage og ældre borgere.

Det er i Skatteministeriet lagt til grund, at reduktionen af afgiftsbegunstigelsen til taxierhvervet på sigt vil slå igennem på prisdannelsen i erhvervet. Med reduktionen af tilskuddet gennem afskaffelsen af frikørselsordningen vil der kunne blive tale om højere priser for transport med taxi og limousiner. Vognmændene kan dog – fx ved at vælge billigere biler – mindske stigningen i priserne. Desuden kan en stigning i priserne fordeles forskelligt på de forskellige delmarkeder og ydelser afhængigt af konkurrenceforhold m.v.

I den udstrækning priserne øges på kørsel med taxi og limousiner, må det forventes, at efterspørgslen efter kørsel fra disse dele af erhvervet reduceres, mens efterspørgslen efter andre transportydelser eller helt andre vare- og tjenesteydelser øges.

Der er som udgangspunkt ikke grundlag for at antage, at den foreslåede ligestilling med hensyn til registreringsafgift for de forskellige udbydere af personbilkørsel med tilladelse til erhvervmæssig persontransport vil påvirke taxierhvervet i landdistrikterne mærkbart anderledes end i den øvrige del af landet.

Særligt bemærkes, at taxiernes kørsel, herunder kørslen for kommuner og regioner, efter ændringerne vil ske i et marked, hvor der er afgiftsmæssig ligestilling mellem de forskellige erhverv, der udøver erhvervmæssig befordring med personbiler. Den erhvervmæssige befordring med personbiler udøves således også af fx biler til sygetransport samt af de regionale trafikelskaber med biler, der har tilladelse til offentlig servicetrafik.

### **Landdistrikterne taber igen**

Dansk Taxi Råd forventer at den hidtidige udvikling for de såkaldte landtaxier vil fortsætte fremover, samt at der vil blive tale om et yderligere fald som følge af afgiftsharmoniseringen for personbiler til erhvervmæssig befordring. Dette udsagn fremstilles som værende i modsætning til Skatteministeriets forventninger om et uændret antal landtaxier.

Som anført ovenfor kan det beskrevne fald i antallet af landtaxier ikke bekræftes, og der er derfor heller ikke belæg for at konkludere, at en sådan tendens vil fortsætte fremadrettet.

Skatteministeriets beregninger af provenuvirkningen tager udgangspunkt i det aktuelle niveau for antallet af biler i de enkelte kategorier af erhvervmæssig befordring. Provenuvirkningen opgjort efter tilbageløb og adfærdseffekter lægger til grund, at reduktionen af tilskuddet til erhvervet vil blive overvæltet i priserne for erhvervets ydelser. Dette forventes at resultere i et fald i efterspørgslen efter erhvervets ydelser og dermed også i et fald i antallet af taxier. Der må således under disse forudsætninger også forventes et fald i antallet af såkaldte landtaxier. Som nævnt vil effekten dog afhænge af, om vognmændene fremadrettet vælger at anskaffe billigere biler.

Endvidere skal det igen påpeges, at aftalen om en vækstpakke samlet set fremmer vækst og beskæftigelse – også i landdistrikterne. Der er i vækstpakken en række initiativer, der tilgodeser landdistrikterne, fx midler til nedrivning af misligholdte huse i landdistrikterne. Der kan også henvises til den anden del af L 43 om fuldt fradrag for moms på hotelovernatninger, som vil indebære en gevinst for de landdistrikter, der i særlig grad lever af turisme.

### **Udskyd afgiftsharmoniseringen**

Dansk Taxi Råd foreslår en udskydelse af ikrafttrædelsestidspunktet for forslaget.

Hertil bemærkes det, at aftalen om vækstpakken inkl. afgiftsharmoniseringen blev indgået i juni, og det konkrete forslag blev udsendt i høring den 3. september 2014. Forslaget har således været kendt i over 6 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 overvælge meromkostningerne i priserne, henviser jeg til mit svar på SAU, alm. del, spørgsmål 58.