


Skatteministeriet

30. oktober 2014

J.nr. 14-3881387

Til Folketinget – Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringsskema samt de modtagne høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af momsloven, registreringsafgiftsloven og forskellige andre love (Ophævelse af fradragsbegrænsningen for moms på hotelophold og harmonisering af afgifterne på personbiler med tilladelse til erhvervsmæssig persontransport).

Benny Engelbrecht

/ Lene Skov Henningsen

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<i>Advokatrådet</i>	Ingen bemærkninger	
<i>AutoBranchen Danmark</i>	<p>AutoBranchen Danmark har ingen bemærkninger til ændringerne i momsloven.</p> <p>AutoBranchen Danmark anfører, at lovforslagets intentioner om ”styrket virksomhedsservice” og ”bedre erhvervsbeskatning” ensidigt synes at være til gavn for den offentlige servicetrafik (OST-biler) på bekostning af privat erhvervsmæssig personbefordring.</p> <p>Til § 2, nr. 5 AutoBranchen Danmark frygter, at lovforslaget medfører prisstigninger på taxikørsel, som vil tvinge kunderne fra privat erhvervsmæssig personbefordring og ind i den kollektive transport. Der peges dog også på, at taxierhvervets satser fastsættes af kommunerne. Hvis der ikke bliver mulighed for at øge priserne, vil taxierhvervet omvendt stå tilbage uden mulighed for at få dækket de meromkostninger, der følger af lovforslaget.</p> <p>En konsekvens vil være, at erhvervet kommer til at køre i meget ældre biler. Kunderne kommer dermed til at betale mere for et dårligere produkt. AutoBranchen Danmark mener, at frikørselsordningen er en succes, som sikrer en ny og trafiksikker vognpark i taxier-</p>	<p>Afskaffelse af registreringsafgiften og frikørselsordningen for taxier mv. indebærer samlet set meromkostninger for erhvervet. Meromkostningerne bæres af de dele af erhvervet, der har biler, der er omfattet af frikørselsordningen, dvs. taxier og limousiner. Omvendt reduceres omkostningerne i erhverv, der udøver sygetransport, og uændrede i erhverv, der udøver offentlig servicetrafik samt kørsel med kørestolstaxier. Det skal bemærkes, at den offentlige servicetrafik også udøves af private vognmænd, ligesom taxier har mulighed for at køre offentlig servicetrafik.</p> <p>Taximarkedet er som anført et reguleret marked, hvor kommunerne fastsætter bl.a. maksimale takster for kørslen. Hvis meromkostningerne kan overvælttes i priserne, må der forventes en reduceret efterspørgsel efter taxierhvervets ydelser. Priserne på industrivarer såsom biler må, set over en årrække, forventes at udvise en mindre stigningstakt end f.eks. lønningerne. Det må derfor formodes, at meromkostningerne reduceres som følge af generelt billigere biler.</p> <p>Afgiftsændringerne for taxier mv. trækker på den ene side i retning af anskaffelse af billigere biler. Billigere biler har generelt en kortere levetid og kan køre færre kilometer over levetiden for den enkelte bil. På den anden side gør afgiftsændringerne det mere attraktivt at</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>hvervet. Ordningen bidrager desuden via videresalg af frikørte taxier til en foryngelse af den danske bilpark.</p> <p>Til § 2, stk. 6 AutoBranchen antager, at 2. pkt. i registreringsafgiftslovens § 7, stk. 1, fortsat vil være gældende.</p>	<p>beholde en dyrere bil i længere tid. Det kan således ikke umiddelbart konkluderes, at lovforslaget vil medføre, at taxierne bliver ældre end i dag.</p> <p>Forslagets § 2, nr. 6. ændrer alene registreringsafgiftslovens § 7, stk. 1, 1. pkt. § 7, stk. 1, 2. pkt., forbliver således uændret.</p>
<i>Arbejderbevægelsens Erhvervsråd</i>	Ingen bemærkninger	
<i>Brancheorganisationen for Værksteder (CAD)</i>	<p>CAD har ingen bemærkninger til lovforslaget og indstiller dette til vedtagelse.</p> <p>CAD forventer, at taxivognmændene vil indkøbe større og dyrere taxier, men at de formentlig vil blive holdt i drift i længere tid og over flere kilometer. Det anføres med henvisning til lovforslagets bemærkninger, pkt. 9, at Skatteministeriet har lagt det modsatte til grund uden nærmere at redegøre for, hvorfor vognmændene forventes at anskaffe billigere biler.</p>	<p>Der henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra AutoBranchen Danmark.</p>
<i>Danmarks Rejsebureau Forening (DRF)</i>	<p>DRF bifalder forslaget om ændring af fradragsbegrænsningen på hotelophold i momsloven. Forslaget vil forbedre danske hoteller og konferencecentres muligheder for at tiltrække både danske og udenlandske erhvervs kunder, hvilket bidrager til at skabe vækst og arbejdspladser indenfor turistbranchen.</p> <p>DRF finder, at fradragsbegrænsningen for forplejning i forbindelse med hotelophold ligeledes bør ophæves.</p>	<p>Efter gældende regler er fradragsretten for momsudgiften til restaurationsydelser begrænset til 25 pct. Fradragsretten gælder for virksomhedens indkøb af restaurationsydelser, som er af streng</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
		<p>erhvervsmæssig karakter. En begrænsning af fradragsretten for restaurationsydelser skal ses i lyset af, at disse ydelser indeholder elementer, som ikke er af streng erhvervsmæssig karakter. Forslaget skønnes endvidere at medføre et årligt finansieringsbehov på knap 3 mia. kr. (2015-niveau).</p> <p>Der er tidligere spurgt til muligheden for at indføre fuld fradragsret for momsen på restaurationsydelser. Der henvises til svar på spørgsmål nr. 662 af 26. juni 2014 (alm. del).</p>
<i>Dansk Byggeri</i>	<p>Dansk Byggeri er overordnet godt tilfreds med selve indholdet af vækstpakken, der indeholder mange positive elementer for erhvervslivet generelt og bygge- og anlægsbranchen specifikt. Imidlertid finder de, at forliget om Vækstpakken 2014 desværre også er udtryk for en beklagelig og markant ”undladelsessynd”, idet man politisk har valgt ikke at videreføre Boligjob-ordningen efter udgangen af 2014.</p> <p>I forhold til ændringen omhandlende fuldt fradrag for momsudgiften til hotelovernatninger støtter Dansk Byggeri op omkring forslaget. Det bemærkes, at forslaget både sikrer en større ligestilling mellem virksomheders udgifter og mindsker administrative byrder, da bogholderiet kun skal operere med to momsafløftningssatser, nemlig 25 pct. på restaurant/bespisning og 100 pct. på alt andet.</p>	<p>Forslaget falder udenfor rammerne af dette lovforslag.</p>
<i>Danske Busvognmand (DB)</i>	<p>DB kan tilslutte sig forslaget om fuldt momsfradrag på hotelovernatninger, som forbedrer danske hoteller og</p>	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>konferencecentres konkurrencedygtighed.</p> <p>DB kan støtte hensigten med at gennemføre en harmonisering af afgifterne for taxier mv. DB opfatter afgiftsharmonisering som et første skridt mod, og en forudsætning for, en generel harmonisering og regelforenkling på området.</p> <p>DB anfører, at frikørselsordningen bidrager til en hyppig udskiftning af taxierne. I kombination med Transportministerens regler om energi- og miljøkrav til taxier har det betydet, at vognenes miljøstandard er hævet forholdsvist hurtigt. DB foreslår derfor, at Skatteministeriet foretager alternative beregninger for en afgiftsomlægning, der kan understøtte opdateringen af vognparken, og som fastholder det forudsatte provenu.</p> <p>DB peger på, at meromkostninger, der overvælttes i priserne, kan give anledning til DUT-forhandlinger, der kan påvirke økonomien i den offentlige sektor.</p> <p>Der er usikkerhed om forslagets konsekvenser for de maksimaltakster, der vedtages af kommuner og taxinævn</p>	<p>Lovforslaget udmønter en del af "Aftale om en vækstpakke" og omfatter ændringer i bl.a. registreringsafgiftsloven. Aftalen omfatter ikke planer om en generel harmonisering og regelforenkling i taxilovgivningen.</p> <p>Taxiernes miljøstandard er understøttet af de nævnte energi- og miljøkrav. Disse krav skærpes i takt med, at udbuddet af energieffektive og miljøvenlige biler øges. Herved sikres en fortsat løbende miljømæssig forbedring af såvel taxier som øvrige køretøjer, der kører erhvervmæssig transport. For så vidt angår forslagets betydning for valg af biltyper og driftsperiode henvises til bemærkningerne til høringssvar fra AutoBranchen Danmark. Lovforslagets ændringer i afgifterne på taxiområdet peger ikke entydigt på en bestemt udvikling i driftsperiodernes længde. Der ses på den baggrund ikke umiddelbart at være behov for at gennemføre alternative beregninger.</p> <p>For så vidt angår spørgsmålet om DUT-forhandlinger, henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Danske Regioner.</p> <p>Lovforslaget regulerer ikke takstfastsættelsen i erhvervet.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>rundt om i landet. DB ønsker maksimal synlighed og åbenhed omkring dette og foreslår evt. indregning af meromkostningerne i det indeks, der anvendes som baggrund for fastsættelsen af maksimaltaksterne.</p>	
<p><i>Danske Regioner</i></p>	<p>Danske Regioner har ingen bemærkninger til ændringerne i momsloven.</p> <p>Danske Regioner anfører med henvisning til lovforslagets bemærkninger, at statens provenu øges som følge af ændringerne af reglerne, samt at merudgifterne forventes overvæltet på kunderne.</p> <p>Danske Regioner gør opmærksom på, at kørslen for regionerne sker efter udbud, og derfor ikke er påvirket af prisreguleringen, og det forventes, at eventuelle meromkostninger for vognmanden indgår i tilbudspriserne.</p> <p>Det anføres, at kørsel for regionerne udgør en væsentlig del af kundeunderlaget for taxierhvervet. Danske Regioner mener, at forslaget medfører meromkostninger for regionerne, og at regionerne bør kompenseres herfor. Til brug for opgørelse af meromkostningerne ønskes data for merprovenu fordelt på afgiftstype og vogntyper, samt fordeling af de enkelte vogntypers art af kørsel.</p>	<p>Som anført i bemærkningerne til lovforslaget, er det usikkert, om meromkostningerne kan overvæltet i priserne for taxiudlejninger, idet taximarkedet er et reguleret marked, hvor kommunerne fastsætter bl.a. maksimale takster for kørslen. Kørsel for kommuner og regioner efter udbud vil efter ændringerne ske i et marked, hvor beskatningen af køretøjerne er harmoniseret. Da ændringerne medfører øgede omkostninger i dele af erhvervet, samt uændrede eller reducerede omkostninger i andre dele af erhvervet, kan det ikke umiddelbart konkluderes, at tilbudspriserne øges.</p> <p>Det skal desuden bemærkes, at generelle skatte- og afgiftsændringer normalt ikke giver anledning til regulering ifølge DUT-reglerne.</p>
<p><i>Danske Revisorer FSR</i></p>	<p>Ingen bemærkninger</p>	
<p><i>Dansk Erhverv</i></p>	<p>Dansk Erhverv støtter forslaget om fuldt momsfradrag for moms på hotelovernatninger. Forslaget vil bidrage til en forbedring af danske hotellers og conferencecentres mulighed for at tiltrække danske og udenlandske erhvervskunder, ligesom</p>	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>der vil ske en generel forbedring af turisthvervets konkurrencedygtighed. Dansk Erhverv mener, at der bør arbejdes for, at der også indføres fuldt momsfradrag for restaurationsydelser. Danske virksomheder vil fortsat opleve at have flere omkostninger og mere administrativt besvær end udenlandske konkurrenter. Fuldt momsfradrag for restaurationsydelser vil medvirke til at skabe yderligere arbejdspladser særligt i restaurationsbranchen og dermed generelt forbedre turisthvervets konkurrencedygtighed.</p> <p>Høringssvaret vedrørende afgiftsharmonisering af afgifterne på taxier mv. gives på vegne af ByTaxiernes Intereseorganisation (BTI), Centralforeningen af Taxiforeninger (C.A.T.) samt Dansk Erhverv.</p> <p>Dansk Erhverv anfører, at afgiftsharmoniseringen vil medføre stor skadevirkning på de omfattede taxivirksomheder, samt negative miljømæssige konsekvenser for samfundet. Det foreslås på den baggrund at gennemføre harmoniseringen, så samtlige kørselsområder omfattes af en frikørselsordning. Dansk Erhverv har gennemført en provenuberegning af forslaget, der viser, at det aftalte provenu i årene 2015-2020 kan fastholdes.</p> <p>Dansk Erhverv anfører videre om lovforslaget, at formålet med det oprindelige forslag var en ensretning af afgifterne på tværs af de kørselsformer, der er omfattet af taxiloven, så afgifterne ikke stod i vejen for de meget nødvendige ændringer i taxilovgivning. Selv om taxilovændringen ikke blev en del af</p>	<p>Se kommentaren til DFR</p> <p>Forslaget fra Dansk Erhverv om indførelse af en frikørselsordning for alle tilladelseskategorier må forventes at medføre et reduceret provenu fra biler, der ikke kan frikøres efter gældende regler, når disse overgår til anden anvendelse. Det er således ikke umiddelbart muligt at opnå det aftalte merprovenu ved forslaget fra Dansk Erhverv.</p> <p>Lovforslaget udmønter en del af "Aftale om en vækstpakke" og omfatter ændringer i bl.a. registreringsafgiftsloven. Aftalen omfatter ikke planer om en generel harmonisering og regelforenklings i taxilovgivning.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>forliget, finder Dansk Erhverv det fortsat nødvendigt med en ændring i taxilovgivningen.</p> <p>Dansk erhverv tvivler på den beregnede provenueffekt, bl.a. med henvisning til, at afskaffelsen af frikørselsordningen fjerner den økonomiske begrundelse for udskiftning af bilerne efter 3 år. Desuden forventes øgede omkostninger for kommunerne, idet vognmændenes driftsmidler bliver dyrere.</p> <p>Det anføres, at der er miljømæssige fordele ved at indføre mulighed for frikørsel for alle tilladelseskategorier, idet der herved gives incitament til at udskifte bilerne, mens de stadig har en brugtværdi.</p>	<p>Afgiftsændringerne forventes ikke at påvirke efterspørgslen efter brugte biler. Når der ikke længere er frikørte taxier uden registreringsafgift på bilmarkedet, vil der i stedet blive solgt brugte taxier og andre brugte biler med fuld registreringsafgift. Med afskaffelsen af frikørselsordningen bortfalder det hidtidige skattemæssige tilskud til erhvervet. Statens merprovenu afhænger derfor ikke af evt. ændringer i udbuddet af brugte taxier.</p> <p>For så vidt angår spørgsmålet om udskiftningshastigheden af taxier mv. henvises til bemærkningerne til høringssvarerne fra henholdsvis AutoBranchen Danmark og Danske Busvognmænd.</p>
<p><i>Dansk Taxi Råd</i></p>	<p>Dansk Taxi Råd har ingen bemærkninger til ændringerne i momsloven.</p> <p>Det er Dansk Taxi Råds opfattelse, at en harmonisering af registreringsafgiften ikke vil bidrage til lige og fair konkurrencevilkår, men snarere få den modsatte effekt og hæmme taxierhvervets konkurrenceevne, når der fortsat ikke er sket en revidering af taxiloven.</p> <p>Dansk Taxi Råd anfører, at der ikke i lovforslaget er taget højde for, at bilerne vil blive anvendt til taxikørsel i en længere periode. Det vurderes som følge heraf, at bilerne vil blive sværere at afsætte i Danmark og derfor bl.a. vil blive solgt til eksport. Disse forhold bør ifølge Dansk Taxi Råd medtages i lovforslagets provenuberegninger.</p>	<p>Lovforslaget udmønter en del af "Aftale om en vækstpakke" og omfatter ændringer i bl.a. registreringsafgiftsloven. Aftalen omfatter ikke planer om en generel harmonisering og regelforenklning i taxilovgivningen.</p> <p>For så vidt angår bemærkningerne om udskiftningshastigheden for taxier mv. og betydningen heraf for provenuberegningerne henvises til bemærkningerne til høringssvar fra henholdsvis AutoBranchen Danmark og Danske Busvognmænd.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Med en forventet reduktion af udskiftningshastigheden for taxier vil lovforslaget have en negativ effekt i forhold til den hidtil forventede udvikling i CO₂ udledningen fra taxier mv. I forbindelse med den seneste revision af energi- og miljøklassekravene til taxier mv. er beregnet en reduktion i CO₂ udledningen ud fra en forudsat udskiftningshastighed på 3 år.</p> <p>Dansk Taxi Råd anfører desuden, at en væsentlig kunde til taxierhvervet er kommuner og regioner. Det forventes, at priserne på udførelse af disse opgaver vil stige. Lovforslaget synes ikke at have taget højde for, at dette kan påvirke de kommende DUT-forhandlinger, hvor kommunerne og regionerne berettiget vil kunne stille krav om økonomisk kompensation.</p>	<p>For så vidt angår spørgsmålet om økonomisk kompensation til kommuner og regioner henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Danske Regioner.</p>
<i>Dansk Told og Skatteforbund</i>	Ingen bemærkninger	
<i>Datatilsynet</i>	Ingen bemærkninger	
<i>De Danske Bilimportører (DBI)</i>	<p>DBI er forundret over, at de ikke er tilføjet høringslisten. Dette er uacceptabelt, da forslaget har tæt sammenhæng med DBI og deres medlemmers aktiviteter. DBI har som konsekvens heraf kun haft ganske kort tid til at gennemse ændringerne.</p> <p>DBI finder det problematisk, at der endnu engang gennemføres mindre</p>	<p>Skatteministeriet beklager, at DBI ikke har været tilføjet høringslisten. Der er tale om en fejl, som vil blive rettet op fremover.</p> <p>Lovforslaget har været tilgængeligt via høringsportalen siden den 3. september 2014, og alle indkomne høringssvar vil blive taget i betragtning på lige vilkår, uanset om den enkelte part er tilføjet høringslisten eller ej.</p> <p>Lovforslaget udmønter en del af "Aftale om en vækstpakke" og omfatter en</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>ændringer af registreringsafgiften frem for at gennemføre den mere grundlæggende reform, der er varslet i regeringsgrundlaget.</p> <p>DBI finder det tillige uheldigt, at staten igen øger den samlede bilbeskatning, når det samlede afgiftsprovener langt overstiger de samfundsmæssige omkostninger ved vejtransporten.</p> <p>DBI gør opmærksom på, at de foreslåede ændringer vil mindske udskiftningshastigheden af flåden af hyrevogne. Dette modvirker statens indsats for - gennem skærpede miljø- og energikrav til taxier - at mindske klimabelastningen fra danske hyrevogne.</p> <p>DBI anmoder om, at køretøjer, som er bestilt, men som ikke kan leveres inden den 1. januar 2015, mod behørig dokumentation kan registreres efter de gældende regler i en overgangsperiode. DBI foreslår den 30. marts 2015.</p>	<p>harmonisering af afgifterne for personbiler til erhvervmæssig befordring, bl.a. således at biler i alle tilladelseskategorier bliver fritaget for registreringsafgift.</p> <p>Frikørselsordningen udgør en begunstiggelse af taxierhvervet, som bortfalder ved harmoniseringen af afgifterne.</p> <p>For så vidt angår bemærkningerne om udskiftningshastigheden af taxier mv. henvises til bemærkningerne til høringsvar fra henholdsvis AutoBranchen Danmark og Danske Busvognmænd.</p> <p>De foreslåede regler vedrørende afgiftsharmonisering for taxier mv. træder efter forslaget i kraft den 1. januar 2015. Forslaget blev offentliggjort i forbindelse med udsendelse i høring den 3. september 2014, dvs. omtrent 4 måneder før den planlagte ikrafttræden. Det er Skatteministeriets 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.</p>
DI	<p>DI støtter ophævelsen af fradragsbegrænsningen for moms på hotelophold.</p> <p>DI er positiv over for en afgiftsharmonisering for taxier mv. og peger på, at dette er en grundforudsætning med henblik på en efterfølgende revision af</p>	<p>Lovforslaget udmønter en del af "Aftale om en vækstpakke" og omfatter ændringer i bl.a. registreringsafgiftsloven. Aftalen omfatter ikke planer om en</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>taxiloven, som personbefordringserhvervet har stærkt behov for. DI havde dog gerne set en harmoniseringsmodel med mindre negativ effekt på erhvervet.</p> <p>DI er tvivlende overfor det beregnede provenu. To væsentlige forhold synes udeladt af beregningerne: Dels det forhold, at ca. 50 pct. af taxierhvervets omsætning sker på kontrakter med kommuner og regioner, dels at erhvervets biler vil forblive i taxidrift længere tid end nu. Førstnævnte må forventes at give anledning til prisstigninger ved kontraktfornyelser, som kommuner og regioner vil søge kompenseret gennem DUT-forhandlingerne. Længere driftsperioder for bilerne forventes at reducere afgiftsprovenuet ved videresalg af bilerne til anden anvendelse.</p> <p>DI anbefaler, at harmoniseringens effekt skal reguleres i taksterne, f.eks. gennem en reguleringsfaktor i det såkaldte taxiindeks, som Danmarks Statistik opgør.</p>	<p>generel harmonisering og regelforenkling i taxilovgivningen.</p> <p>For så vidt angår bemærkningerne om bilernes driftsperioder henvises til bemærkningerne til høringssvar fra henholdsvis AutoBranchen Danmark, og Danske Busvognmænd.</p> <p>For så vidt angår de nævnte forhold om økonomiske effekter i kommuner og regioner henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Danske Regioner.</p> <p>Lovforslaget regulerer ikke takstfastsættelsen i erhvervet.</p>
<p><i>Erhvervsstyrelsens Team</i> <i>Effektiv Regulering</i> <i>(TER)</i></p>	<p>Lovforslaget medfører administrative lettelser for erhvervslivet.</p> <p>De administrative lettelser består for det første i, at taxier, limousiner og sygetransportbiler fritages for registreringsafgift. Skatteministeriet oplyser, at omkring et par tusinde køretøjer årligt forventes at blive fritaget for at ansøge i forbindelse med registreringsafgiften. Dog vil der i forbindelse med videresalg af køretøjer være pligt til afgiftsregistrering.</p> <p>For det andet vil en mindre administrativ lettelse bestå i, at ordningen om frikørsel af taxier og limousiner</p>	<p>Bemærkninger vil blive indarbejdet i lovforslaget.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>ophæves.</p> <p>TER vurderer, at de administrative lettelser ikke overstiger 10.000 timer årligt på samfundsniveau. De vil ikke blive kvantificeret yderligere.</p>	
FSR	Ingen bemærkninger	
HORESTA	<p>HORESTA støtter fuldt ud forslaget, som vil kunne bidrage til at tiltrække flere store møder og kongresser til Danmark og dermed på længere sigt bidrage til øget vækst og beskæftigelse i dansk erhvervsturisme.</p> <p>HORESTA bemærker, at fuldt momsfradrag vil gøre erhvervsmæssige køb mere ensartede og mindre byrdefulde at administrere for virksomhederne.</p> <p>Den øgede momsaflyftning fra 75 pct. til 100 pct. vil ifølge beregninger foretaget for HORESTA af Copenhagen Economics på sigt skabe 500 nye arbejdspladser i Danmark.</p>	
<i>Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen</i>	Ingen bemærkninger	
KL	<p>KL mener, at forslaget om frikørsel af taxier vil have kommunaløkonomiske konsekvenser.</p> <p>Merudgifterne for de private taxivognmænd forventes ifølge KL overvæltet på kunderne.</p> <p>Kommunerne udgør en væsentlig del af</p>	Der henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Danske Regioner.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>kundegrundlaget for taxivognmændene, hvorfor kommunerne også vil blive ramt økonomisk af de ændrede regler.</p> <p>KL mener, at spørgsmålet om DUT-kompensation af lovforslaget bør bero på en konkret vurdering af, om forslaget medfører kommunaløkonomiske konsekvenser.</p> <p>Endvidere anføres, at kommunerne bør kompenseres for de skønnede merudgifter ved forslaget om ændrede regler for frikørsel af taxier</p>	
<i>Motorcykel Forhandler Foreningen</i>	Ingen bemærkninger	
<i>Motorhistorisk Samråd</i>	<p>Motorhistorisk Samråd vurderer, at forslaget om harmonisering af afgifter på taxier mv. ikke har direkte indflydelse på afgifterne for veteran-køretøjer, muligheden for at anvendelse af veterankøretøjer, bevarelse af den motorhistoriske kulturarv eller det individuelle ejerskab af historiske køretøjer.</p>	
<i>SRF Skattefaglig Forening</i>	Ingen bemærkninger	
<i>Trafikselskaberne i Danmark (TiD)</i>	<p>TiDs høringssvar omhandler alene harmoniseringen af afgifterne for personbiler med tilladelse til erhvervmæssig persontransport.</p> <p>TiD anfører, at det er vanskeligt at vurdere forslagens økonomiske konsekvenser for trafikselskaberne, og dermed for kommuner og regioner. Konsekvenserne afhænger bl.a. af,</p>	Se svaret til Danske Regioner

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>hvorledes meromkostningerne bliver fordelt mellem privatkunder, offentlige kunder og taxaerhvervet, samt af kundernes accept af eventuelt forhøjede kilometertakster. Det må forventes, at udbudsprisen stiger i forhold til kørsel for regioner og kommuner.</p> <p>Det fremgår af lovforslaget, at merudgifterne for de private taxavognmænd forventes overvæltet på kunderne. En væsentlig kunde i denne sammenhæng er regioner og kommuner. Der er ikke i forslaget lagt op til kompensation af regioner og kommuner, da der er tale om et generelt forslag uden direkte betydning for kommunernes økonomi.</p> <p>TiD anfører, at der ikke synes at være tvivl om, at forslaget vil koste regioner og kommuner penge som følge af forhøjede udbudspriser, og henviser for så vidt angår DUT til KL og Danske Regioners høringssvar.</p> <p>TiD bemærker afslutningsvist, at det er vigtigt at sikre taxaerhvervet rammevilkår, så erhvervet fortsat kan bidrage til en sammenhængende personbefordring – ikke mindst i yderområderne.</p>	