



Notat

12. november 2014
J.nr. 14-3881387

Miljø, Energi og Motor

Notat om virkninger af afgiftsharmonisering for taxier m.v.

Det skal indledningsvist understreges, at harmoniseringen af afgifterne på taxier m.v. udspringer af et samlet forslag til ændret regulering af erhvervet, som blev udarbejdet på baggrund af betænkningen fra ”Udvalg om erhvervsmæssig befordring i personbiler”.

I udvalget deltog blandt andet de berørte brancheorganisationer.

Udover afgiftsharmoniseringen omfattede dette forslag også en række andre elementer, herunder en generel forenkling af reglerne på området og større muligheder for konkurrence og serviceudvikling.

Det samlede forslag indgik i regeringens udspil til en vækstpakke fra foråret 2014. I forbindelse med forhandlingerne udgik regeringens forslag af den politiske aftale fra juni 2014. Der var dog fortsat enighed om at bibeholde delelementet om en afgiftsharmonisering som led i finansieringen af vækstpakken. De enkelte elementer i vækstpakken, herunder finansieringselementer, kan ikke ses isoleret fra resten af aftalen.

Forslaget om afgiftsharmonisering omfatter en harmonisering og forenkling af afgifterne for personbiler til erhvervsmæssig personbefordring. Som en del af forslaget afskaffes den nuværende skattebegunstigelse gennem frikørselsordningen for taxier og limousiner. Biler i de øvrige tilladelseskategorier til erhvervsmæssig personbefordring er ikke omfattet af mulighed for frikørsel. Forslaget sikrer således lige beskatningsvilkår i hele erhvervet og vil på denne måde bidrage til lige og fair konkurrence i erhvervet.

Beregningsforudsætninger for den umiddelbare provenuvirkning.

Beregningerne af provenuvirkningerne er, som anført i svaret på SAU, alm. del, spørgsmål 907 baseret på data fra det digitale motorregister, DMR, over bestanden af køretøjer i de enkelte køretøjskategorier. Antallet af køretøjer og fordelingen på de enkelte køretøjskategorier er behæftet med en vis usikkerhed, og for visse kategorier har det været nødvendigt at opregne data fra DMR i forhold til oplysninger om bestanden i andre kilder. For OST-biler er således anvendt data fra Trafikstyrelsen om antallet af udstedte tilladelser som approximation for antallet af biler¹. Disse tal er fra december 2013, men er op-

¹ Tilladelser til offentlig servicetrafik har erstattet de tidligere tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring (EP-tilladelser). Biler med gældende EP-tilladelser kører dog fortsat. Som skøn for antallet af biler i bestanden er anvendt datafor antallet

regnet til 2014 ved at antage, at antallet stiger på linje med den almindelige vækst. Disse oplysninger er gengivet i tabel 1 i svaret på SAU, alm. del, spørgsmål 907.

Antallet af nyregistreringer er skønnet med udgangspunkt i data for bestandens størrelse. Skønnene er fastlagt, så det svarer til det aktuelle niveau og er ikke opgjort som gennemsnittet af det faktiske antal nyregistreringer over flere år. Som det fremgår af tabel 1, er Skatteministeriets skøn over antal nyregistreringer på niveau med det faktiske antal nyregistreringer i de seneste år. Der er ikke ved opgørelsen af det umiddelbare provenu forudsat fremtidige ændringer i bestanden eller nyregistreringerne ud over den opregning fra 2013 til 2014, som er nævnt ovenfor.

For taxier er antallet af nyregistreringer opgjort ud fra en forudsætning om en udskiftningshastighed på lige under 3 år. Det årlige antal frikørsler forudsættes at være lig med antallet af nyregistreringer pr. år. Antallet af nyregistreringer afspejler således det niveau, der skal til for at bibeholde den aktuelle bestand.

For kørestolstaxier og OST-biler er nyregistreringerne opgjort ud fra bestanden af biler i de pågældende kategorier, som er indregistreret i det seneste år frem til december 2013. Denne metode undervurderer antallet af nyregistreringer, idet køretøjer, der er udgået af bestanden i løbet af året, ikke indgår. Der er derfor tale om en undervurdering af antallet af nyregistreringer, der dog vurderes at være begrænset, da kun en beskedent del af bilerne udgår af bestanden igen inden for det første år.

For limousiner og sygetransportbiler har det været nødvendigt at se på antallet af biler i bestanden, der er indregistreret i en længere periode end blot det seneste år. Den nævnte undervurdering i antallet af nyregistreringer øges, jo længere tid tilbage, der søges data for. For kategorier, hvor antallet af nyregistreringer er meget varierende fra år til år, er det imidlertid vurderet at være mest retvisende også at inddrage information fra tidligere perioder i forbindelse med udarbejdelse af skønnene. Den anvendte metode er ikke egnet til at danne tidsserier for antallet af nyregistreringer.

I tabel 1 nedenfor sammenlignes Skatteministeriets skøn for bestand og antal nyregistreringer med data fra De Danske Bilimportører om bestand og nyregistreringer gennem flere år. Sammenligningen omfatter taxier og kørestolstaxier. Skatteministeriets skøn, opgjort som anført ovenfor, fremgår af den yderste højre søjle i tabellen. Det faktiske antal nyregistreringer vises dels for hele året i hvert af årene, dels for perioden fra 1. januar til den 8. november i hvert af årene. Sammenligningen viser, at Skatteministeriets skøn for antal nyregistreringer ligger på niveau med det faktiske antal nyregistreringer i 2011 og lidt højere end niveauet i 2013. Det ses også, at det faktiske antal nyregistreringer har ligget på nogenlunde samme niveau i årene 2012 til 2014 samt, at dette niveau opregnet til et helårstal ligger lidt lavere end Skatteministeriets skøn for det aktuelle niveau. Der er

af udstedte og stadig gældende EP-tilladelser og OST-tilladelser. Der er tale om et overkantsskøn for bestanden, idet ikke alle tilladelser nødvendigvis udnyttes.

dog ikke tale om større afvigelser mellem på den ene side skønnene anvendt til beregning af det fremtidige provenu, og på den anden side de historiske data.

Tabel 1. Antal biler pr. 31/12 og antal nyregistreringer af taxier og kørestolstaxier

	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2014*
Antal nyregistreringer, hele året	1.642	1.667	1.543	1.438	1.455		1.545
Antal nyregistreringer, 1/1-8/11	1.369	1.371	1.305	1.222	1.233	1.249	
Bestand pr. 31/12**	5.574	5.432	5.178	4.676	4.691	4.585	4.735

Kilde: De Danske Bilimportører og Skatteministeriet

*) Skatteministeriets skøn for det aktuelle niveau i 2014

**) Den faktiske bestand i 2014 er opgjort pr. den 8. november 2014. Skatteministeriets skøn er baseret på bestandsdata pr. december 2013 og opregnet med almindelige vækstforudsætninger til 2014 niveau.

Adfærdseffekter

Harmoniseringen vil medføre en række adfærdsændringer i vognmandserhvervet og hos private og offentlige transportkøbere.

Taximarkedet er et reguleret marked, hvor kommunerne fastsætter bl.a. maksimale takster for kørslen. Det forventes dog, at bortfald af afgiftsbegunstigelsen til taxierhvervet på sigt vil slå igennem i taxameterpriserne. Vognmændene kan imidlertid – fx ved at vælge billigere biler – mindske stigningen i priserne.

Afskaffelsen af frikørselsordningen giver meromkostninger for taxier og limousiner, mens afskaffelsen af registreringsafgiften omvendt reducerer omkostningerne for taxier, limousiner og sygetransportbiler. For kørestolstaxier er der ingen effekter af forslaget og for OST-biler er der kun mindre effekter af forslaget som følge af ændrede løbende afgifter.

Kommuner og regioner har mulighed for at tilpasse deres efterspørgsel efter kørsel i dette marked, hvor flere af tilladelsestyperne kan byde på kørslen. Taxibranchen kan efter ændringerne konkurrere på priserne og bibeholde de nuværende markedsandele eller søge at hæve priserne med mulighed for tab af markedsandele, eller en kombination heraf. En fastholdelse af de nuværende priser vil medføre reduceret indtjening i erhvervet, der dog kan søges kompenseret gennem reducerede omkostninger (fx billigere biler) eller øgede priser på andre delmarkeder (fx almindelig kørsel for private kunder efter taxameter eller aftaler om større befordringsopgaver for private virksomheder). Det kan på den baggrund ikke umiddelbart konkluderes, at den planlagte harmonisering medfører generelt højere priser i forbindelse med det offentlige indkøb af transport.

I provenuberegningerne er det beregningsteknisk forudsat, at erhvervets meromkostninger overvælttes fuldt ud i priserne. Prisstigningen medfører, at efterspørgslen efter erhvervets ydelser reduceres. Effekterne er beregnet under forudsætning af en generel prisstigning for de berørte erhverv på samtlige ydelser, men stigningen kan, jf. ovenfor, være fordelt forskelligt på de forskellige delmarkeder og ydelser.

Forslaget har alene virkning for biler, der indregistreres den 1. januar 2015 eller senere. Biler indregistreret før denne dato kan således fortsat frikøres efter gældende regler. Ændringerne får derfor først fuld effekt fra 2018, hvor taxier og limousiner indregistreret fra 1. januar 2015 og senere ellers ville være frikørt.

Selv om effekten af frikørselsordningen først indtræder fuldt ud efter flere år, er det muligt, at priserne vil blive søgt kalkuleret og fastsat på baggrund af omkostningsniveauet for de biler, der købes og anvendes fra den 1. januar 2015 og senere.

For så vidt angår driftsperioderne for bilerne, kan der være to modsatte konsekvenser. Afgiftsændringerne for taxier trækker på den ene side i retning af anskaffelse af billigere biler, som generelt har kortere levetid. På den anden side gør afgiftsændringerne det mere attraktivt at beholde en dyrere bil i længere tid, fordi der ikke længere kan opnås en betydelig afgiftsrevet gevinst ved at sælge bilerne, så snart de er frikørt.

Eventuelle ændringer i udskiftningshastigheden påvirker ikke beregningen af provenuvirkningen. Det skyldes, at afgiftsændringerne ikke forventes 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. Hvis brugte biler fra taxibranchen ikke kan sælges på det danske marked, vil bilerne blive eksporteret til andre lande. Tilsvarende kan efterspørgslen på det danske marked evt. imødekommes gennem import af biler fra andre lande. Eventuelle ændringer i udbuddet af biler fra taxibranchen ændrer således heller ikke provenuet.

Med afskaffelsen af frikørselsordningen bortfalder det hidtidige skattemæssige tilskud til erhvervet. Statens merprovenu afhænger derfor ikke af evt. ændringer i udbuddet af brugte taxier.

Generelt gælder at skatte- og afgiftsændringer, som vedrører prisdannelsen i private virksomheder, også vil påvirke kommunernes økonomi i den udstrækning, de køber varer og tjenesteydelser fra de berørte erhverv. Dette giver almindeligvis ikke anledning til regulering efter DUT-reglerne.