


Skatteministeriet

20. november 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. 8 af 14. november 2014.

Benny Engelbrecht

/ Lene Skov Henningsen



Spørgsmål

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 14. november 2014 fra Dansk Taxi Råd, jf. L 43 - bilag 5.

Svar

Nedenfor følger kommentarer til budskaberne i Dansk Taxi Råds rapport ”Konsekvenserne for taxierhvervet i Danmark ved afskaffelse af frikørselsordningen” fra oktober 2014.

Forslaget var oprindeligt en del af et udspil til en samlet omlægning af lovgivningen på taxiområdet

Dansk Taxi Råd anfører, at forslaget om ophævelse af frikørselsordningen oprindeligt var en del af et forslag vedrørende en ny taxilovgivning. Det, der ligger tilbage fra forslaget, er et rent provenuforslag, som vil fordyre de offentlige kørselsopgaver, og ikke give bedre konkurrence eller miljømæssige gevinster.

Det bemærkes, 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 erhvervmæssig befordring i personbiler”, blandt andet med deltagelse fra Dansk Taxi Råd.

Det samlede forslag om ændret regulering af erhvervet indgik i regeringens forslag, men udgik som led i de politiske forhandlinger af den endelige aftale om en vækstpakke.

Frikørselsordningen er ikke en guldrandet forretning for taxivognmændene, men sikrer deres overlevelse

Dansk Taxi Råd anfører, at værditabet på bilerne øges markant med en afskaffelse af frikørselsordningen.

Det bemærkes, at afgiftsharmoniseringen også omfatter en afskaffelse af registreringsafgiften for taxier.

Frikørselsordningen indebærer tilskud til erhvervet, og afskaffelsen heraf vil øge erhvervets omkostninger gennem øget værditab på erhvervets biler.

Frikørselsordningen betyder, at bilerne, efter endt tjeneste som taxier, kan sælges på det almindelige marked for brugte personbiler, hvor priserne fastsættes ud fra prisen på tilsvarende biler med fuld registreringsafgift. Når der ikke skal betales registreringsafgift ved salget, ligger der heri en fortjeneste til vognmanden og forhandleren svarende til forskellen mellem registreringsafgift af bilen som brugt (hvis der f.eks. var tale om en importeret bil) og den allerede betalte registreringsafgift af taxien, da den var ny. I forbindelse med provenuberegningerne har Skatteministeriet opgjort denne gevinst til i størrelsesordenen 155.000 kr. pr. bil.

Vognmændene har mulighed for at tilpasse sig de nye regler fx gennem anskaffelse af billigere biler, hvor værditabet er mindre end værditabet på de biler, der købes i dag.

Frikørselsordningen giver bedre miljø, større sikkerhed og bedre arbejdsmiljø for chaufføren

Dansk Taxi Råd anfører, at frikørselsordningen giver en sikker og miljøvenlig vognpark samt, at ordningen medvirker til et bedre arbejdsmiljø for chaufføren.

Det bemærkes, at frikørselsordningen givetvis har medvirket til, at taxier er blevet købt og afhændet igen efter et nogenlunde fast mønster. Dette har sammen med miljø- og energi-klassekravene til taxier betydet, at taxibestanden forholdsvis hurtigt er blevet tilpasset til de nyeste standarder.

Med ophævelsen af frikørselsordningen kan den enkelte vognmand tilpasse sig det nye marked, f.eks. gennem valg af billigere biler, der beholdes i kortere tid eller ved fortsat at købe forholdsvis kostbare biler, der til gengæld måske beholdes i en længere periode. Der må således forventes en større spredning på den periode, bilerne kører som taxier. Ud fra en samlet betragtning forventes der ikke nævneværdige miljømæssige effekter af forslaget.

For så vidt angår spørgsmålet om større sikkerhed og bedre arbejdsmiljø for chaufførerne, kan det anføres, at også billigere biler i dag kan tilbyde høj grad af sikkerhed og komfort for både chauffør og passagerer. Ligeledes vurderes det generelle niveau for sikkerhed og arbejdsmiljø ikke påvirket nævneværdigt, hvis nogle vognmænd vælger at beholde bilerne i en længere periode.

Forslaget medfører et markant tab af arbejdspladser

Dansk Taxi Råd anfører, at afskaffelsen af frikørselsordningen medfører et markant tab af arbejdspladser i taxibranchen og følgeindustrien.

Jeg henviser til min besvarelse af SAU, alm. del, spørgsmål 41.

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.

Det bemærkes, at 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.

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 til busser og taxier udgjorde knap 7 mia. personkm i 2013. Taxiernes andel heraf udgjorde således ca. 5 pct.

Afskaffelse af frikørselsordningen har økonomiske konsekvenser for regioner og kommuner

Dansk Taxi Råd anfører, at offentlig kørsel på landsplan udgør 55 pct. af taxiernes omsætning. I yderområderne er det helt op til 80 pct. Øgede omkostninger i forbindelse med afskaffelse af frikørselsordningen vil blive pålagt kunderne, herunder regioner og kommuner.

Med henvisning til en række høringssvar fra blandt andre KL og Danske Busvognmænd anfører Dansk Taxi Råd, at kommuner og regioner vil skulle kompenseres herfor igenem et øget DUT-tilskud.

Det bemærkes, at kommunerne og regionerne er store kunder af kørsel til borgerne. Dette marked betjenes i dag bl.a. af taxier og af biler med godkendelse til offentlig servicetrafik (OST-biler). Kørslen for kommuner og regioner vil efter de foreslåede ændringer ske i et marked, hvor beskatningen af køretøjerne er harmoniseret.

Afgiftsharmoniseringen medfører øgede omkostninger i dele af erhvervet, samt uændrede eller reducerede omkostninger i andre dele af erhvervet. 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. 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. Det kan på den baggrund ikke umiddelbart konkluderes, at den planlagte harmonisering skaber væsentlige omkostninger for kommunerne og regionerne.

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

Skatteministeriets provenuberegninger er tvivlsomme

Dansk Taxi Råd anfører, at det er tvivlsomt, hvorvidt der er taget højde for følgende forhold i Skatteministeriets provenuberegninger:

- DUT-reguleringen
- Udskiftningsintervallet af køretøjer
- Salg af frikørte taxier til eftermarkedet.

Det bemærkes, at det overordnet er Skatteministeriets vurdering, at provenuskønnene er retvisende. En række af de konkrete forudsætninger, der er foretaget, er dog behæftet med en vis usikkerhed.

Vedrørende DUT-reguleringen henvises til bemærkningerne ovenfor.

For så vidt angår udskiftningsintervallet for taxier, er der i forbindelse med provenube-regningerne lagt til grund, at udskiftningsstidspunkterne ikke ændres.

Under gældende regler sælges en taxi typisk, når den er frikørt. Det skyldes, at den kan sælges til en høj pris på grund af den høje afgift på en tilsvarende bil. Det giver sælgeren en gevinst, som afspejler afgiftsfritagelsen. Ved de foreslåede regler vil køb og salg af taxier alene bestemmes af vognmandens driftsøkonomiske overvejelser snarere end afgiftsmæssige forhold.

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 afgiftsdrevet gevinst ved at sælge bilerne, så snart de er frikørt.

Der kan således forventes en større spredning på udskiftningsstidspunkterne i forhold til i dag.

Vedrørende salg af frikørte taxier til eftermarked skal det anføres, at afgiftsændringerne for taxier ikke umiddelbart påvirker efterspørgslen efter brugte biler. Frikørte taxier købes af almindelige bilkunder, som efterspørger en brugt bil af lignende mærke, størrelse og kvalitet. Når der ikke længere er frikørte taxier uden registreringsafgift på bilmarkedet, vil der i stedet blive solgt brugte taxier og andre (importerede) brugte biler med fuld registreringsafgift.

Såfremt brugte taxier fremover eksporteres, må det forventes, at importen af brugte biler stiger tilsvarende. I 2013 blev der i alt importeret 15.353 biler, mens eksporten dette år udgjorde 32.501 biler.

Med afskaffelsen af frikørselsordningen bortfalder det hidtidige afgiftsmæssige tilskud til erhvervet. Statens merprovenu afhænger derfor ikke af evt. ændringer i udbuddet af brugte taxier. Der er heller ikke sammenhæng mellem evt. salg af biler på andre markeder og det beregnede tilbageløb.

Afskaffelse af dokumentation via kørebøger m.v. inviterer til sort arbejde

Dansk Taxi Råd anfører, at når vognmændene ikke længere skal dokumentere deres kørsel via elektroniske kørebøger m.v. for SKAT, vil dette i yderste konsekvens øge risikoen for skatteunddragelse.

Det bemærkes, at lovforslaget om harmonisering af afgifterne for taxier m.v. ikke medfører, at taxierhvervets dokumentation via kørebøger m.v. bortfalder. Lovforslaget medfører alene, at SKAT ikke længere vil have brug for dokumentation via kørebøger m.v. i forbindelse med kontrol af, hvorvidt reglerne i frikørselsordningen er overholdt. Regler for førelse af kørebøger m.v. ændres ikke med lovforslaget.

Afskaffelse af frikørselsordningen skævvrider konkurrencen

Dansk Taxi Råd anfører, at forslaget skævvrider konkurrencen mellem de forskellige dele af branchen.

Det bemærkes, at bilerne i dag beskattes forskelligt afhængigt af tilladelsestype. Bilerne i de forskellige tilladelsestyper konkurrerer imidlertid i vid udstrækning på det samme marked for kørsel. Med forslaget skabes en afgiftsmæssig ligestilling, og dermed også lige konkurrencevilkår for alle i branchen, når det gælder udgifter til bilerne.

Der er korrekt, når Dansk Taxi Råd anfører, at der er forskel på reguleringen i øvrigt af de forskellige dele af erhvervet. I regeringens udspil til en vækstpakke indgik et forslag om ændret regulering af erhvervet, herunder bl.a. med universaltilladelser og lige vilkår for kørsel mv. i alle dele af erhvervet. I forbindelse med forhandlingerne om vækstpakken i foråret 2014 var det imidlertid ikke muligt at opnå bred politisk tilslutning til det samlede forslag om fuld harmonisering i den erhvervsmæssige personbefordring. I den endelige aftale om en vækstpakke indgår derfor alene forslaget om afgiftsharmonisering.

Afskaffelse af frikørselsordningen medfører mindre mobilitet i landdistrikterne

Dansk Taxi Råd anfører, at frikørselsordningen øger skævvridningen mellem land og by. Konklusionen er baseret på indsamling af data fra kommunerne om udviklingen i antallet af tilladelser.

Det bemærkes, at en analyse af den seneste udvikling ikke i sig selv kan anvendes til at forudsige regionale effekter af afskaffelsen af frikørselsordningen.

Skatteministeriet har til brug for opgørelsen af provenueffekterne beregnet en samlet effekt af forslaget. Det er imidlertid ikke foretaget særskilte analyser af, hvorvidt den forelåede afgiftsharmonisering vil påvirke mobiliteten i landdistrikterne. Reglerne for taxibetjeningen, herunder betingelser for drift af bestillingskontorer (Taxicentraler), er reguleret i anden lovgivning end skatte- og afgiftslovgivningen.