


Skatteministeriet

4. november 2014
J.nr. 14-4524559

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 27 af 14. oktober 2014 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Jan E. Jørgensen (V).

Benny Engelbrecht

/ Lene Skov Henningsen



Spørgsmål

Vil ministeren redegøre for regeringens forventning, holdning og beregninger i relation til et krav om DUT-regulering i forlængelse af den påtænkte afgiftsharmonisering af registreringsafgiften?

Svar

Jeg antager, at spørgsmålet vedrører den planlagte harmonisering af registreringsafgiften for biler, der anvendes til erhvervmæssig persontransport, og som udmønter "aftale om en vækstpakke", som Regeringen har indgået med Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Det Konservative Folkeparti.

Afgiftsharmoniseringen omfatter en afskaffelse af registreringsafgift for taxier, limousiner og sygetransportbiler, så alle personbiler til erhvervmæssig persontransport er fritaget for registreringsafgift. Desuden afskaffes reglerne om frikørsel af taxier og limousiner, så der fremover skal betales registreringsafgift ved videresalg af taxier og limousiner. Endelig omlægges de løbende afgifter for biler til offentlig servicetrafik, så alle kørselstyper er fritaget for vægt- og brændstofforbrugsafgift, og der betales dobbelt udligningsafgift for dieslbiler.

Frikørselsordningen udgør en særskilt begunstiggelse af taxierhvervet, og afskaffelsen af ordningen vil umiddelbart medføre meromkostninger for erhvervet. Meromkostningerne berører de dele af erhvervet, der har biler, der er omfattet af frikørselsordningen, dvs. taxier og limousiner. Omvendt betyder afskaffelsen af registreringsafgiften, at omkostningerne reduceres i erhverv, der udøver sygetransport, mens de er uændrede i erhverv, der udøver offentlig servicetrafik med OST-biler samt kørsel med kørestolstaxier. Ændringerne i de løbende afgifter for OST-biler har alene mindre provenumæssig betydning.

Beregningerne af provenuvirkningerne omfatter dels den umiddelbare provenuvirkning, dels provenuvirkning efter tilbageløb og adfærd. Adfærdseffekterne er opgjort under den forudsætning, at meromkostningerne for erhvervet, når forslaget er fuldt indfaset, overvælttes i priserne for erhvervets ydelser. Dette er forbundet med en vis usikkerhed. Effekterne omfatter dels ændret arbejdsudbud, dels reduceret forbrugsmulighed og substitution fra køb af taxi-ydelser til køb af andre typer varer og tjenesteydelser.

Markedet for kørsel med taxier består af forskellige delmarkeder:

1. Gadeturmarkedet
2. Holdepladsmarkedet
3. Bestillingsmarkedet
4. Kontraktkørsel med trafikelskaber (Flextrafik)
5. Øvrig kontraktkørsel

På gadeturmarkedet og holdepladsmarkedet fastsættes prisen af taxametret. På bestillingsmarkedet fastsættes prisen ligeledes af taxametret, idet dog visse faste lange ture nogle steder tilbydes til en fast pris under taxametertaksten.

Kontraktkørsel med trafikskaber, det såkaldte Flextrafik, er individuelt præget kørsel for kommuner og regioner, som skal stilles til rådighed for borgerne. Ved det offentlige indkøb af kørselsydelser gennem Flextrafik betales pr. time, og satsen er aftalt på forhånd mellem trafikskaber og bestillingskontor eller mellem trafikskaber og den enkelte vognmand i områder uden bestillingskontor.

Øvrig kontraktkørsel aftales typisk mellem kommuner og bestillingskontorer. Aftalen indgås typisk efter udbud af opgaven. Prisen kan fastsættes ud fra taxametertaksten eller som timebetaling/opgavebetaling. Derudover er der også en række aftaler med private virksomheder, som også har været udbudt, eller som er indgået efter forhandling om rabat.

Maksimaltakster for taxikørsel, herunder takster for timebetaling, fastsættes af de enkelte kommuner. Fastsættelsen af maksimaltakster sker erfaringsmæssigt i dialog mellem kommunerne og taxierhvervet på grundlag af opgørelser over udviklingen i erhvervets omkostninger. Prisen for taxikørsel er erfaringsmæssigt typisk identisk med maksimaltaksterne, når der er tale om egentlig taxakørsel.

Prisdannelsen på markedet for taxiudlejninger er således reguleret, og det er derfor usikkert, om meromkostningerne som følge af afgiftsharmoniseringen kan overvælte i priserne. På sigt må det dog forventes, at bortfald af afgiftsbegunstigelsen til taxierhvervet slår igennem i taxameterpriserne.

Særligt for det offentlige indkøb af kørselsydelser gennem Flextrafik bemærkes, at der for de biler, der i dag anvendes, gælder forskellige afgiftsregler. En stor del af trafikken køres af vognmænd, der kører med OST-biler på grundlag af tilladelse til offentlig servicetrafik. Disse vognmænd har ingen frikørselsordning, men benyttes i vidt omfang allerede i dag til at udføre kørsel for Flextrafik.

Kørslen for kommuner og regioner vil efter de foreslåede ændringer 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, og kommunerne og regionerne har tilpasset deres forbrug, kan det ikke umiddelbart konkluderes, at den planlagte harmonisering skaber væsentlige omkostninger for kommunerne og regionerne.

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