



Skatteministeriet

1. december 2014
J.nr. 14-5098594

Svar på samrådsspørgsmål H og I – ULØ alm. Del

Samrådsspørgsmål H *Hvad er ministerens holdning til, at en tredjedel af samtlige landtaxier er forsvundet siden 2007?*

Samrådsspørgsmål I *Hvilke konsekvenser vil lovforslag L 43 få for taxibetjeningen i landdistrikterne, og hvilke overvejelser givet dette ministeren anledning til?*

Indledning Tak for lejligheden til at deltage i dette samråd i udvalget for landdistrikter og øer. Det er ikke så ofte, jeg har lejlighed til komme i dette udvalg.

Jeg vil gerne besvare samrådsspørgsmål H og I under et. Lad mig starte med spm. I, der handler om lovforslag L43 og taxibetjening i landdistrikterne.

Regeringens lovforslag indgår som Regeringen har fremsat lovforslaget L 43,



led i Aftale om en vækstpakke

der blandt andet omfatter en afgiftsmæssig ligestilling af personbiler til erhvervsmæssig befordring. Det indebærer både, at registreringsafgiften for taxierhvervet helt afskaffes, og den såkaldte frikørselsordning bortfalder.

Aftale om en Vækstpakke

Lovforslaget er en del af *Aftale om en vækstpakke* fra juni 2014, som er indgået mellem regeringen, og alle partier i folketinget, bortset fra Liberal Alliance.

Venstre er med i aftalen

Venstre, som har indkaldt til dette samråd, er med i aftalen og har i forhandlingsforløbet stillet spørgsmål og fået svar på alle spørgsmål. Det kan derfor undre, at Venstre i forbindelse med lovbehandlingen har haft behov for at stille yderligere 35 spørgsmål.

Vækstpakken gavner erhverv i yderområderne

Vækstpakken indeholder en række initiativer rettet mod bedre regulering, styrket virksomhedsservice, forskning og uddannelse samt lavere erhvervsbeskatning.

Vækstpakken styrker beskæftigelsen i Danmark og understøtter ikke mindst industrien, som jo spiller en vigtig rolle i landdistrikterne.

*Indhold af forslaget
vedr. taxier:*

Men vækstpakken omfattede også forslaget om en afgiftsmæssig ligestilling af personbiler til erhvervsmæssig befordring, som vi skal drøfte i dag.

Registreringsafgiften og frikørselsordningen afskaffes for alle kørselstyper.

Forslaget indebærer, at registreringsafgiften afskaffes for taxier, limousiner og sygetransportbiler, så alle personbiler til erhvervsmæssig persontransport herefter 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 dieselmotorer.

Afgiftsharmoniseringen betyder forbedret konkurrence i erhvervet.

Forslaget medfører, at vi får mere lige konkurrencevilkår for de forskellige dele af taxierhvervet vedrørende afgifterne. Forslaget bidrager også til finansieringen af de andre initiativer i vækstpakken og har positive langsigtede effekter på samfundsøkonomien.

Regeringen ville gerne gennemføre en større liberalisering af erhvervet efter anbefalinger fra erhvervet, men kunne ikke opnå opbakning til forslaget.

Men jeg vil godt understrege, at der i regeringens oprindelige udspil også indgik et forslag til liberalisering af erhvervet efter anbefaling fra erhvervet selv. Regeringens forslag indeholdt således en række positive elementer for taxibranchen, ud over den nuværende afgiftsharmonisering.

Blandt andet ville regeringen erstatte de nuværende fire tilladelsestyper med en så-

kaldt universaltilladelse. Den ny universal-
tilladelse skulle udstedes uden geografiske
bindinger og uden begrænsninger for, hvor
mange biler den enkelte vognmand kunne
have.

Taxivirksomhed skulle kunne drives i sel-
skabsform, og retten til at udføre alminde-
lig taxikørsel skulle flyttes fra vognmænd
til kørselskontorer.

Alle disse initiativer ville have betydet en
generel forenkling af reglerne og større
muligheder for konkurrence og serviceud-
vikling. Det ville have været til gavn for he-
le erhvervet.

Regeringens forslag var faktisk et resultat
af et større udvalgsarbejde, som taxier-
hvervet deltog i.

*Venstre kunne ikke
støtte forslaget om
liberaliseringen*

Jeg kan ikke i detaljer redegøre for for-
handlingsforløbet om vækstpakken, da det

er foregået i regi af Transportministeriet og Finansministeriet. Men det forlyder, at bl.a. Venstre – Danmarks liberale parti - ikke kunne støtte liberaliseringen. Derfor gik erhvervet glip af nogle forbedringer.

Samtidig må jeg jo bare undre mig, når jeg ser, at Jakob Engel-Schmidt fra Venstre i forbindelse med introduktion af det nye koncept, Uber, har udtalt, at Venstre går ind for fri konkurrence og gerne vil være med til at modernisere taxilovgivningen.

[Uber er en app, hvorigennem man kan bestille kørsel – ikke med taxaer – men ved eksempelvis at dele udgifterne til en kørsel med en anden privatbilist.]

Det får mig til at tvivle på, hvem der egentlig fører ordet for Venstre i denne sag. Er det Venstres ledelse, der tilsyneladende var imod den fulde omlægning af taxilovgivningen, som ville have medført et mere

konkurrencedygtigt taxierhverv. Er det Jakob Engel Smith, som synes liberalisering er godt? Eller er det andre respekterede medlemmer af Venstre, som har stillet de mange spørgsmål til forslaget efter forhandlingerne om vækstreformen blev afsluttet. Man skulle jo nærmest tro, at de var uenige i de beslutninger, som Venstres ledelse traf, da Vækstpakken blev aftalt.

De offentlige finanser styrkes med ca. 130 mio. kr. Beløbet er disponeret i vækstpakken.

Men lad mig vende tilbage til forslagets indhold. Den afgiftsmæssige ligestilling medfører, at den hidtidige skattemæssige begunstiggelse af taxi-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* gavner dermed ikke mindst virksomheder i yder-

områder og landdistrikter.

Jeg skal samtidig minde om, at selve lovforslaget – L 43 – også indeholder en ophævelse af fradragsbegrænsningen for moms på hotelophold – et forslag, som også vil komme turisterhvervet i yderområderne til gode.

Forslaget og bidraget herfra til vækstpakken medfører samlet set øget økonomisk velstand.

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.

Det er samtidig vigtigt at huske, at forslaget også indebærer, at registreringsafgiften afskaffes for taxi'er.

Og at frikørselsordningen først afskaffes for de taxi'er, der indregistreres efter den 1. januar 2015.

Afskaffelsen af tilskuddet gennem frikørselsordningen kan medføre højere priser for taxier og limousiner

Skatteministeriet har i den samlede vurdering lagt til grund, at reduktionen af afgiftsbegunstigelsen til taxierhvervet på sigt vil slå igennem på prisdannelsen. Med reduktionen af tilskuddet gennem afskaffelsen af frikørselsordningen, kan der således 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.

Efterspørgslen efter andre varer og tjenesteydelser øges

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 efterspørgs-

len 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 vil påvirke taxierhvervet i landdistrikterne anderledes end i den øvrige del af landet.

Reguleringen af erhvervet er på centrale områder uændret

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

Fortsat grundlag for god betjening

Når det nye forslag har virket, og branchen efterhånden har indrettet sig efter de nye forhold, vil der således efter min opfattelse fortsat være grundlag for en samlet set god

betjening i såvel by- som landområder med personbiler til erhvervsmæssig befordring.

Det afslutter min besvarelse af samrådspørgsmål I.

Herefter vil jeg bevæge mig videre til besvarelse af samrådsspørgsmål H, som godt nok ligger noget uden for mit område som skatteminister.

I spørgsmålet konstateres det, at en tredjedel af samtlige landtaxier er forsvundet siden 2007. Det er præmissen for spørgsmålet.

Antallet af taxier er faldet på landsplan

Jeg er helt på det rene med, at antallet af taxier er faldet på landsplan.

Men som jeg er informeret, kan man ikke sige noget præcist om udviklingen i antallet af landtaxier.

Hvor stammer oplysningerne fra

Oplysningen i Samrådsspørgsmål H om, at

en tredjedel af samtlige landtaxier skulle være forsvundet siden 2007, stammer fra Dansk Taxi Råds undersøgelse fra oktober 2014. Undersøgelsen bygger bl.a. på undersøgelser udført af foreningen ”Bevar landtaxierne”.

”Landtaxi” er ingen officiel betegnelse

Reguleringen af erhvervet i taxilovgivningen hører under Transportministeriet. Men betegnelsen ”landtaxi” findes ikke i denne lovgivning.

Transportministeriet har imidlertid oplyst, at betegnelsen formentligt 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 så-

kaldte landtaxier.

Tallene er påvirket af kommunalreformen fra 2007

Transportministeriet vurderer på den baggrund, at en væsentlig del af forklaringen på den omtalte nedgang i antallet af 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, som Venstres formand jo stod i spidsen for.

Kommunalreformen indebar, 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. Det betød, at antallet af taxier, som traditionelt havde været betegnet som landtaxier, faldt betydeligt.

Faldet er ikke så stort som anført i Dansk Taxi Råds undersøgelse

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 faldet skulle have den størrelsesorden, som anføres i sam-

rådsspørgsmål H og i Dansk Taxi Råds undersøgelse.

Antallet af taxier faldet med 15-20 pct. siden 2000

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 2007 er der frem til i dag sket et fald på ca. 16 pct. over hele landet.

Og som jeg er blevet oplyst, er det ikke på det foreliggende grundlag muligt at afgøre, hvorvidt antallet af taxier i landdistrikter har udviklet sig anderledes end antallet af taxier generelt.

Faldet skyldes dels den økonomiske krise...

En af forklaringerne på den generelle nedgang i antallet af taxier er utvivlsomt den økonomiske krise siden efteråret 2008. De svage konjunkturer har også ramt taxierhvervet.

... dels en øget andel OST-biler

En anden forklaring er, at en større del af den offentlige kørsel nu udføres af de regionale trafikselskaber med biler, der kører med tilladelser til offentlig servicetrafik.

Endeligt har befolkningsgrundlaget i landdistrikterne været vigende.

Regeringen har haft stor fokus på yderområderne

Regeringen har haft stor fokus på landdistrikterne og yderområderne, herunder transport i yderområderne.

Pulje på 285 mio kr til forbedring af kollektiv transport i yderområder.

Blandt andet indgik regeringen i 2012 en trafikaftale med Enhedslisten og Dansk Folkeparti en aftale om forbedring af den kollektive transport i yderområderne. Der er bl.a. afsat en ny pulje på 285 mio. kr. i perioden 2013-2017 til at forbedre den kollektive trafik i landets yderområder.

Togfonden

Jeg kan også nævne *Togfonden*, som skal sikre, at ”Timemodellen” realiseres. ”Time-modellen” vil give hurtigere og bedre tog-

forbindelser i hele landet, hvilket betyder, at mange borgere i landdistrikts- og yderområder vil rykke inden for pendlerafstand af de større vækstcentre.

Forhøjet befordringsfradrag for yderområderne.

På mit eget område kan jeg nævne, at regeringen har forhøjet befordringsfradraget i yderområderne. I forbindelse med Vækstpakken blev anvendelsesområdet for det forhøjede befordringsfradrag udvidet.

Regeringen har gennemført mange andre initiativer for yderområderne, som kunne nævnes, men det går vist ud over samrådspørgsmålet.

Stå ved de aftaler, der er indgået.

Jeg vil gerne slutte af med at sige, at vi i regeringen står ved de aftaler, vi har indgået. Det gælder også afgiftsharmoniseringen for taxier. I modsætning til Venstre ryster vi ikke i bukserne, selv om vi som nævnt ikke fik hele vores forslag igennem.

Tak for ordet.