


Skatteministeriet

8. december 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. 50 af 4. december 2014. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Flemming Damgaard Larsen (V).

Benny Engelbrecht

/ Lene Skov Henningsen



Spørgsmål

I Betænkning 1542 fra Udvalg om erhvervmæssig befordring i personbiler står der, at "forslagene skal tage højde for en fortsat høj forbrugerbeskyttelse, minimering af skatte-snyd og rimelige rammer for taxibetjening i yderområder". Mener ministrene, at der med fjernelsen af frikørselsordningen fortsat er rimelige rammer for taxibetjening i yderområderne, og hvilket antal landtaxier mener ministrene, der skal være i yderområderne, for at man kan tale om rimelige rammer?

Svar

Spørgsmålet er stillet til såvel ministeren for by, bolig og landdistrikter som skatteministeren. Spørgsmålet besvares af skatteministeren på vegne af begge ministre.

Lovforslaget er en del af *Aftale om en vækstpakke* fra juni 2014, som er indgået mellem regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Det Konservative Folkeparti. *Aftale om en vækstpakke* indeholder en række initiativer rettet mod bedre regulering, styrket virksomhedsservice, forskning og uddannelse samt lavere erhvervsbeskatning m.v., som styrker vækst og beskæftigelse samlet set.

Forslaget om afgiftsharmonisering har isoleret set positive langsigtede effekter på samfundsøkonomien og bidrager til finansieringen af de andre initiativer i vækstpakken. Konsekvenserne af dette forslag kan således ikke ses isoleret fra den øvrige aftale.

Det i spørgsmålet nævnte citat fra Betænkning 1542 fra Udvalg om erhvervmæssig befordring i personbiler er fra udvalgets kommissorium. Forud for den citerede sætning anføres det, at "Udvalgets arbejde skal resultere i konkrete forslag til en ændring af taxiloven, som samlet set tilgodeser et rimeligt serviceniveau for forbrugeren, mulighed for en fleksibel forretningsdrift for erhvervet og et hensigtsmæssigt offentligt indkøb af kørselsopgaver."

Taxiloven hører under transportministerens område, og en ændring af denne lovgivning indgik i regeringens oprindelige udspil til en vækstpakke. Dette udspil indeholdt således et forslag til liberalisering af erhvervet efter anbefaling fra erhvervet selv. Forslaget indeholdt en række positive elementer for taxibranchen, ud over det foreliggende forslag om en afgiftsharmonisering. Alle de foreslåede initiativer ville have betydet en generel forenkling af reglerne og større muligheder for konkurrence og serviceudvikling. Det ville have været til gavn for hele erhvervet. Desværre var det ikke muligt at opnå tilslutning til dette forslag blandt alle partierne bag *Aftale om en vækstpakke*.

Jeg vil ikke lægge skjul på, at jeg hellere havde set, at det lovforslag, som vi nu behandler, også havde indeholdt det forslag til liberalisering af erhvervet, som var en del af regeringens oprindelige udspil. Det ændrer dog ikke på, at jeg fortsat mener, at den afgiftsmæssige ligestilling, som vi nu gennemfører, giver mere lige konkurrencevilkår, når det kommer til afgifterne, og udgør et fornuftigt finansieringsbidrag til de øvrige dele af vækstpakken.

Der er som udgangspunkt ikke grundlag for at antage, at den foreslåede ligestilling med hensyn til afgifterne vil påvirke taxierhvervet i landdistrikterne anderledes end i den øvrige del af landet.

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 erhvervmæssig befordring.