

  
**Skatteministeriet**

31. august 2018  
J.nr. 2018 - 3209

Til Folketinget – Skatteudvalget

Vedrørende L 237 - Forslag til lov om ændring af selskabsskatteloven og forskellige andre love (Justering af reglerne om fast driftssted ved investering via transparente enheder, beskatning af beløb vedrørende tilbagebetalte provisioner, EU-retlig tilpasning af reglerne vedrørende udenlandske pensionsinstitutters investeringer i fast ejendom og bestemmelser i momsloven om momsfritagelse for selvstændige grupper og justering af værnsregler, der sikrer beskatning af udbytter m.v.).

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 16 af 16. maj 2018. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Jesper Petersen (S).

Karsten Lauritzen

/ Jeanette Rose Hansen



## Spørgsmål

Ministeren bedes kommentere kritikken i høringssvaret fra ATAX – Arbejdsgiver for-  
ening for persontransport, jf. bilag 3, s. 3, om en uhensigtsmæssig begunstiggelse af vogn-  
mænd, der alene anvender deres kørselstilladelse til kørsel i forbindelse med offentlige tra-  
fikselskaber såkaldt ”Åben Flex”, og dermed vil kunne have lavere omkostninger.

## Svar

ATAX har i forbindelse med høringen af lovforslaget, jf. bilag 3, s. 3, anført, at forslaget  
vil føre til konkurrenceforvridning i branchen, idet vognmænd, der kun anvender deres  
kørselstilladelse til kørsel i forbindelse med offentlige trafikelskabers såkaldte ”Åben  
Flex” kørsel, ikke skal være knyttet til et kørselskontor, og dermed vil have lavere om-  
kostninger end vognmænd med almindelig taxikørsel.

Den nye taxilov kræver, at vognmænd med tilladelse til erhvervmæssig personbefordring  
skal anvende kørselskontorer, når tilladelsen bruges til taxikørsel. Kørselskontorerne dri-  
ver ikke momsfri personbefordring, men leverer administrative ydelser m.v. Dette er nor-  
malt en momspligtig aktivitet, men kontorerne har efter gældende regler kunnet levere  
momsfrit til medlemmer, som drev momsfri personbefordring. Denne mulighed bortfal-  
der ved forslaget.

Flextrafik anvendes af mange regioner og kommuner som del af den kollektive trafik fx  
på tidspunkter og i områder, der ikke er dækket af almindelig busstrafik. I flextrafik bruges  
taxi, bus, liftvogn mv. Da personbefordring er momsfritaget, er såvel de offentlige trafik-  
selskaber og taxivognmændene momsfritaget for denne aktivitet. Når et offentligt trafik-  
selskab indkøber personbefordringsydelser fra fx taxivognmænd, er der derfor ikke moms  
på den pris, som trafikelskabet betaler. At trafikelskaberne skal orientere taxierne om  
ture mv., er nødvendigt for at få leveret taxikørslen og ikke noget, der faktureres særskilt.

Dette lovforslag ændrer udelukkende momsreglerne, således at momsfritagelsen for selv-  
stændige grupper fremover kun kan bruges, hvis gruppens ydelser anvendes i forbindelse  
med medlemmernes momsfri ydelser af almen interesse, herunder transport af syge eller  
tilskadedkomne personer med køretøjer, der er specielt konstruerede til sådan transport –  
og det er almindelige taxier ikke.

Jeg vil gerne pointere, at selv om forslaget medfører momspligt for kørselskontorerne, vil  
dette ikke medføre en omkostningsstigning på 25 pct. Forslaget betyder nemlig også, at  
kørselskontorerne får fradrag for momsen af deres indkøb og ikke længere skal betale  
lønsafgift.

Baggrunden for den foreslåede ændring er tre domme afsagt af EU-Domstolen, der fast-  
slår, at momsfritagelsen for selvstændige grupper bl.a. ikke kan anvendes ved momsfri  
personbefordring. Danmark er forpligtet til at tilpasse sine momsregler til de pågældende  
EU-domme.