

hæng en interesse i, at bilen har kørt så mange kilometer som muligt – dog max op til frikørselsgrænsen – indenfor enten 2 eller 3 år.

Efter beregnede gennemsnit for branchen kan antallet af totalkilometer omregnes til, hvor mange indkørte/besatte kilometer bilen bør have kørt, og herudfra kan der fastsættes en beregnet gennemsnitlig omsætning, som kan anvendes som pejlemærke i forbindelse med skatte- og afgiftskontrollen.

I denne sammenhæng kan vognmanden - i modsætning til frikørselssituationen - have en interesse i, at vognen ikke er registreret for så mange kilometer. I praksis er der således set eksempler på, at der i den faste side i kørebogen er angivet ét kilometertal, mens der i kørebogens luserøde (bogførings)bilag er angivet et andet og lavere kilometertal.

De eksisterende frikørselsregler i registreringsafgiftslovens § 6, stk. 4, indeholder således ikke noget incitament til at køre så mange besatte kilometer som muligt, det handler alene om at få kørt det anførte antal totale kilometer, uanset om det sker i form af »hvid« eller »sort« kørsel eller privatkørsel.

3.9.2.1. Særligt vedrørende hyrevogne som har bevilling til limousinekørsel

Biler som udelukkende anvendes til limousinekørsel har et kørselsmønster, som adskiller sig fra det kørselsmønster som kendetegner almindelige hyrevogne. Kørsel faktureres typisk på enten time- eller dagsbasis. Der eksisterer således ikke på samme måde, som for hyrevogne i øvrigt et mønster med mange »tomme« kilometer. De fleste kørte kilometer udfaktureres, dvs. er besatte kilometer, bortset fra kørsel til vasekhal, mekaniker m.v.

Biler som anvendes til limousinekørsel kører ca. mellem 30.000 og 45.000 km om året. Ca. 90 pct. af det samlede antal kørte kilometer er, jf. ovenfor besatte kilometer. Efter de gældende kilometergrænser for frikørsel vil en hyrevogn, som har limousinebevilling typisk være frikørt efter 5 til 7 år, mens det for en almindelig hyrevogn drejer sig om ca. 3 år.

3.9.3. Skatteministeriets overvejelser

Med henblik på at bedre kontrolmulighederne i forbindelse med godkendelse af frikørte hyrevogne samt ved skatte- og afgiftskontrollen generelt er det Skatteministeriets opfattelse, at kilometerkravet i registreringsafgiftslovens § 6, stk. 4, bør ændres. Kilometerbetingelserne bør således ændres, så der fremover stilles krav om, at en hyrevogn - indenfor de angivne tidsfrister udover at skulle have kørt det fastsatte antal totale kilometer - også skal have kørt et bestemt antal

indkørte/besatte kilometer, dvs. et bestemt antal kilometer med registrerede kunder.

En sådan ændring af frikørselskravet, vil efter Skatteministeriets opfattelse generelt betyde, at der skabes et incitament til at køre så mange »besatte« kilometer, at det sikres, at bilen kan opfylde frikørselskravet indenfor de angivne 2 eller 3 år.

Tilskyndelsen til at køre uregistrerede ture, dvs. til at køre sort og til at køre privat, mindskes herved, idet ikke registrerede kilometer ikke vil tælle med ved opgørelsen af, om kilometerkravet om et vist antal besatte kilometer i frikørselsreglerne kan anses for opfyldt. Herved belønnes de vognmænd, som kører med taxameteret tilsluttet, og som dermed registrerer og oplyser om hele deres omsætning.

Når forslaget er udformet således, at der stilles et kombinationskrav om såvel et minimum for antallet af totalt kørte kilometer som et minimum for antallet af besatte kilometer, i stedet for alene et krav om et mindste antal kørte besatte kilometer, så skyldes det, at branchens interesseorganisationer har peget på, at der eksisterer et forskelligt kørselsmønster for taxier, som kører i henholdsvis byområder og landområder. Generelt er det således, at taxier i byområder har en højere procentandel af besatte kilometer end taxier, som kører i landområder, mens de til gengæld ikke kører så mange tomme, dvs. totale kilometer, som taxier i landområder. Denne forskel skyldes primært, at taxier i landområder generelt kører flere kilometer for at komme frem til bestillingsstedet (fremkørselskilometer).

Hvis kriteriet for frikørsel alene blev fastsat ud fra et minimumskrav om antallet af besatte kilometer, ville det betyde, at taxier i byområder, herunder særlig i de større byer, inden for en kortere periode – end taxier i landområder – ville kunne opfylde kravet om frikørsel. Ved samtidig at fastsætte et minimum for totalt antal kørte kilometer udlignes i nogen grad den ovenfor beskrevne tidsmæssige fordel, som taxier i byområder ville få ved et forslag om frikørsel alene baseret på kravet om antallet af besatte kilometer.

Dette dobbelte kriterium har til hensigt at imødegå indsigelser fra branchen om den beskrevne tidsmæssige fordel for taxier i byområder, hvis man alene baserede frikørselskravet på antallet af besatte kilometer.

Et forslag om at kombinere det nuværende frikørselskrav med et krav om, at en vis andel af de kørte totalkilometer skal være besatte kilometer, forudsætter, at der fastsættes en mindstegrænse for antallet af besatte kilometer, som henset til, hvad der er normalt i branchen, modsvarer det kørte antal totalkilometer.