

Aarhus Taxa

Tale for Folketingets skatteudvalg

26-05-2009

Kære medlemmer af folketingets skatteudvalg. Tak fordi I har taget imod os. Det er vi rigtigt glade for.

Og vi, det er formand for Aarhus Taxa - Søren Hübertz Thomsen – Næstformand Morten Nyby Elgaard og firmaets kommunikationsrådgiver Poul Guldborg, Guldborg Unlimited.

Aarhus Taxa driver Aarhus Taxa, Horsens Taxa og Kolding Taxa og er en af landets største taxavirksomheder med 800 ansatte og en årlig omsætning på op imod en halv milliard kroner.

I må undskylde at vi kommer her i 11 time – men I er altså i færd med at vedtage en lov L 205, hvor afsnittet om taxaer er baseret på fejl og fordomme.

Vedtager i denne lov så vil den:
Øge den samlede belastning af miljøet
Øge risikoen for uheld og skader i trafikken
Hindre de handicappedes mobilitet
Ødelægge arbejdsmiljøet for chauffører
Forværre vognmænd og chaufførers økonomi

Til gengæld får I færre kroner i statskassen.

Lad os bare tage fordom nr. 1. Den der garanteret gør, at en del af jer vil stemme for dette lovforslag:

"Taxavognmænd tjener styrtende på at sælge deres frikørte taxaer".

Vel gør vi ej. I langt de fleste tilfælde, sætter vi rigtig mange penge til, når vi sælger en frikørt taxa. En taxa er frikørt på 2 år, hvis den har kørt 250.000 km. Og mange må sælge deres bil med et tab på 50 – til over 100.000 kr. Og vi har i øjeblikket kolleger som har biler til salg til flere 100.000 kr. under det de selv gav for bilen.

"Taxavognmænd og deres chauffører blæser på miljøet"

Vel gør vi ej. Mange af os har børn ligesom jer - og vi vil gerne passe på jorden indtil børnene skal overtage den.

Derfor har vi også lavet en masse tiltag til glæde for miljøet

I Århus har vi indført parallel-takster – hvor man ikke længere præmierer, den chauffør der jokker sømmet i bund, som man gør her i København. I Århus får chaufføren i højere grad penge for den tid han bruger på at køre. Det har sænket hastigheden betragteligt og brændstofforbruget og dermed er taksterne til glæde både for miljøet, trafiksikkerheden og driftsøkonomien. Indfør det på landsplan.

Vi er i gang med at tilrettelægge kurser i økonomisk og miljøvenlig kørsel.

Vi har søgt om lov til at køre i busbanerne, så vi kommer mere smidigt gennem trafikken og bruger mindre brændstof.

Og så er vi friske i forhold til at prøve nyt – og kunne godt tænke os et forsøg hvor vores taxaer kører på danskproduceret, CO2 neutral rapsolie. Eller det kunne gælde alle 5600 danske taxaer – så var forureningsproblemet løst i forhold til taxaer.

"I vil bare køre rundt i jeres store benzinslugere."

Nej vi vil ej. Benzinbiler er virkelig et særsyn blandt taxaer. Jeg har f.eks. aldrig set en Hummer køre som taxa. Vi kører i dieslbiler, der kører langt på literen, og som er forsynet med gode partikelfiltre.

Vi har desuden bakket op om ny lov, der sikrer at vi kun må køre i taxaer, der ligger i de tre bedste energiklasser A, B og C. Derfor

forstår vi heller ikke hvorfor vi skal straffes med L 205.

"Jamen det vil da altid være en fordel for miljøet hvis I skifter til nogle mindre biler, der kører lidt længere på literen."

Når man skal vurdere hvor meget en vare belaster miljøet, så er der ifølge alle med forstand på miljø, kun én rigtig måde at gøre det på, nemlig vugge til grav princippet. Det er også det der ligger til grund for de to miljømærker den nordiske svane og EU's miljøblomst. Man ser simpelthen på hvor meget en vare belaster miljøet fra den er på tegnebordet og bliver produceret til den er forbrugt og til sidst bliver bortskaffet.

Underligt nok findes der ikke nogen miljømærkning af det produkt der forurener allermost – nemlig biler. Her måler man udelukkende på brændstofforbruget. Men hvis det fandtes - er vi sikre på at de to nordeuropæiske bilkoncerner, Volvo og Mercedes, der ofte bruges til taxaer, ville blive placeret pænt på miljøskalaen.

De har en høj grad af genanvendelse af materialer - de bruger energibesparelser på deres fabrikker. De laver autolakker, der er så rene at man kan spise dem - og instrumentbordene, der hos visse asiatiske bilmærker kan indeholde f.eks. dioxin, de består i de nordeuropæiske biler af genanvendeligt og nedbrydeligt materiale.

Og selvom en Mercedes Blue Efficiency måske bruger lidt mere brændstof end f.eks. en VW Touran som skatteministeren mener vi kunne køre i – så har Mercedesen et NOx filter og renser sine udstødningsgasser væsentligt bedre end folkevognen. Det er nemlig et kendt problem, at VW's 2.0 TDI motor jævnligt har problemer med at klare miljøkravene i de danske synshaller.

Så tvinger man via afgifter de danske taxavognmænd til at købe biler med disse motorer eller f.eks. billigere koreanske mærker, så vil det ganske givet betyde en større belastning af miljøet, hvis man ser på det fra vugge til grav.

"Jamen, det vil da i hvert fald være en fordel for jer rent økonomisk at køre i mindre biler – det mener skatteministeren jo."

Ja, hvis vi bare kørte 25.000 km. om året og bare skulle have moster Elly med engang imellem. Man kan også sagtens gå derhjemme i haven og slå plænen med eldrevet Flymo med 30 meter ledning – men skal man passe plænerne i Kongens Have, så skal man have et professionelt værktøj til det.

En taxa – er et arbejdsredskab – der skal kunne køre 24 timer i døgnet – 365 dage om året for at tjene sig ind. Den skal have en motor der kan holde til en masse bykørsel og holden i kø, og gennem de to år - det typisk tager at frikøre den, skal dørene f.eks. åbnes 120.000 gange. Det holder en Fiat Punto eller en VW Lupo bare ikke til. Jeg har engang haft en Fiat Ducato, som Taxa. Jeg nåede at skifte alt i den – fra døre til gearkasse – og selvom den var billig i anskaffelse, så endte den med at blive væsentligt dyrere end de Mercedeser, jeg har haft siden hen.

Gennem tiden har det vist sig, at de små biler er mere på værksted end f.eks. de mere robuste biler som Mercedes og Volvo.

Og hver gang bilen er på værksted så koster det både vognmanden og den provisionslønnede chauffør penge. Vi kan godt forklare vores chauffører, at de nu skal køre i biler inden for energiklasse A, B eller C – det er de helt med på – men de kan ikke forstå, hvorfor et nyt afgiftssystem skal tvinge dem

til at køre i biler, som hele tiden skal på værksted og dermed koste dem penge.

Og her er et andet problem, som betyder at vi ikke har nogen reel valgmulighed med hensyn til andre bilmærker. I f.eks. Århus er det kun Mercedes og Volvo, der har døgnservice. De bilmærker, som skatteministeren foreslår, at vi skal køre i for spare penge, kan ikke serviceres om natten og i weekenden. Går en bil uden døgnservice f.eks. i stykker en fredag aften kl. 21 – og kan den tidligst repareres mandag morgen, så koster det chaufføren og vognmanden tilsammen mere end 9.200 kr. (3600+5600) at bilen holder stille i en weekend.

Det betyder også at vores kunder vil opleve en ringere service, fordi der mangler vogne på gaden. Og så kan vi ikke længere leve op til kommunens krav om at vi skal kunne levere en taxa 4 minutter hurtigere end en hjerteambulance.

Med hensyn til reservedele, så ved vi at f.eks. Mercedes har delene hjemme til de almindelige taxamodeller. Det samme er ikke tilfældet med de andre mærker, der af og til bruges til taxa. En værkstedstime hos VW i Århus koster f.eks. også flere hundrede kroner mere end en værkstedstime hos Mercedes – og ofte er reservedelene også dyrere til f.eks. de asiatiske biler.

”Men skatteministeren hævder i sit svar til Dansk Taxi Råd, at I stadig kan blive ved med at køre i Mercedes C og D klasse – det bliver bare lidt dyrere.”

Ministeren aner ikke en klap om hvad han taler om. Hvis han mener at vi kan køre i biler fra energiklasse D, så overtræder vi altså den nye lov om at vi kun må køre i biler fra energiklasse A, B og C. Den træder i kraft 1. juli 2009. Og hvis det er bilklassen inden for mærket Mercedes han hentyder til – og

Mercedes har jo f.eks. en A, B, C, E og S-klasse – hvor A er mindst og S er størst – så nævner han altså en klasse som slet ikke er opfundet endnu. Det hænger bare ikke sammen.

”I sit svar til at Mercedes Sprinter varevogne bliver væsentligt dyrere som handicap-taxi, skriver han at I så bare kan købe en Ford Transit til 17 personer – og så vil I slippe billigere end i dag.”

Jamen det beviser igen, at han ikke har fattet en brik af det hele. For det første må man ikke som taxachauffør køre en bus til 17 personer – og for det andet kan man slet ikke registrere en bus som taxa.

”Jamen, ministeren hævder også at I til handicaptaxa kan købe en Ford Transit og at prisen starter ved 164.900 kr.”

Ja, den er god. Men når bilen er monteret op med kørestolslift og skinner og kun det nødvendige udstyr, så står bilen i 400.000 kr. – og så er det med manuelt gear og kobling. Jeg har en kollega, der netop har købet sådan en Transit. Der er en grund til at man i taxaer har automatgear. I har sikkert hørt om museskader. Prøv så at forestille jer hvad det gør ved en krop at skulle koble ud og skifte gear ca. 3.500 gange i løbet af en taxa vagt.

Men ikke nok med at han bliver nedslidt. Der er ikke mange købere til en frikørt handicapbus, og tabet på en Ford Transit er meget større end på sedaner og stationcars. Det har igennem mange år været almindeligt med tab i hundredetusindekroners-klassen på liftbiler.

Så vognmandens incitament til at købe en handicaptaxi forsvinder – og det gør liftvognene så også – og dermed får den handicappede sværere ved at komme ud.

"Apropos arbejdsmiljø – får L 205 nogen betydning for arbejdsmiljøet i taxaerne?"

Ja - i højeste grad. Prøv lige at tage hæve-sænkeborde og ergonomisk mus og tastatur fra HK'erne rundt om i landet. Vores chauffører vil også gerne have et godt arbejdsmiljø med et justerbart rat og ergonomiske sæder, så de ikke får myoser og rygskader. Prøv at se hvilke biler ministrene kører rundt i. De skal være store og rummelige og fungerer jo som kontor. En taxachauffør tilbringer op til 12 timer i førersædet på en vagt, men han skal åbenbart ikke have den samme komfort. Han må gerne få ødelagt ryggen af at sidde i en bil – hvor ryglænet skal indstilles i hak – og hvor han må svede fordi klimaanlægget er sparet væk.

Volvo og Mercedes har de bedste sæder, den bedste indretning af bilerne – hvorfor skal denne nye lov nu smadre chaufførernes arbejdsmiljø.

"Jamen, hvilken betydning får det her så for trafiksikkerheden".

Jamen det får da katastrofale følger. Volvo og Mercedes har en masse gode tiltag på sikkerhedsområdet, som overhovedet ikke findes i andre biler.

Antipiskesmældsnakkestøtter, radar der bremser bilen, hvis chaufføren er uopmærksom eller ved at køre af vejen osv. Når vognmændene fremover skal købe nye biler, så bliver det uden dette sikkerhedsudstyr, fordi det bliver brandbeskattet. Til skade for chaufføren, hans kunder, medtrafikanter og samfundsøkonomien, der skal slås med øgede udgifter til hospitalsindlæggelser, operationer, genoptræning, sygedagpenge – og for slet ikke at tale om de menneskelige tragedier, der kunne være undgået.

L 205 ser overhovedet ikke på hvordan den enkelte taxa belaster miljøet totalt set – ja den ser ikke engang på hvor meget brændstof bilen bruger – men udelukkende på hvad den koster på gaden. Og nu vil I straffe dem, der køber det reneste, sikreste og mest holdbare produkt.

Hvis målet er et renere miljø, hvorfor så beskatte de store miljørigtige biler, der er gode arbejdspladser, i stedet for at beskatte, de biler der sviner mest?

Så kære medlemmer af Folketingets skatteudvalg. Kik lige på L 205 en gang til.

Loven skal første træde i kraft d. 1. januar 2010 – så for miljøets, de handicappedes, taxakundernes, trafiksikkerhedens, samfundsøkonomiens, chaufførernes og vognmændenes skyld...

Tag lige og giv den en tur mere i salatslyngen.

Vi fra Aarhus Taxa, landets mest progressive taxaselskab, vil gerne give en hånd med, så vi sammen kan nå frem til noget fornuftigt. Derfor skal I være velkomne til, at besøge os.

Tak fordi vi måtte komme.

Har I nogen spørgsmål.