



Dansk Taxi Råd

Dansk Taxi Råds holdninger til omlægningen af registreringsafgiften for taxier

I skatteaftalen *Forårspakke 2.0 – Vækst, klima, lavere skat* foreslås det at omlægge registreringsafgiften for taxier. Registreringsafgiften forhøjes fra 20 procent til 70 procent, og bundgrænsen for registreringsafgiften hæves samtidig fra 12.100 kroner til 230.000 kroner. Forslaget har til hensigt at fremme køb af mere klima- og miljøvenlige taxier.

Det konkrete forslag har imidlertid en række negative konsekvenser for både klima og miljø, vognmændenes økonomi og mulighederne for befordring af blandt andre handicappede og ældre.

Dansk Taxi Råd foreslår på den baggrund, at bundgrænsen for registreringsafgiften hæves til 265.000 kroner – af hensyn til både sikkerhed, klima og miljø samt vognmændenes forretning og forbrugerne. Derudover foreslår Dansk Taxi Råd, at der indføres grønne incitamenter, så vognmændene tilskyndes til at vælge biler, der er endnu mere klimavenlige og skånsomme over for nærmiljøet.

Reguleringen af taxierhvervet hviler på en intention om både at fremme miljørigtig og energieffektiv kørsel og samtidig sikre ordentlige arbejdsforhold for chauffører samt god service og rimelige priser for forbrugerne. Det fremlagte forslag er imidlertid – stik imod hensigten – til skade for klima og miljø og rammer derudover både vognmænd og forbrugere negativt.

Dansk Taxi Råd støtter op om skatteaftalens intentioner om at fremme grøn, miljøvenlig kørsel – også i taxibranchen. Imidlertid er bundgrænsen på kun 230.000 kroner for lav, da vognmænd tvinges til at fravælge biler med udstyr som ergonomiske sæder, hastighedskontrol eller systemer, der begrænser bilens partikeludslip. Dermed tvinges vognmændene til at gå på kompromis med såvel sikkerhed og arbejdsmiljø som miljø og klima for ikke at overstige grænsen på 230.000 kroner. Derudover vil et bundfradrag på 230.000 kroner medvirke til, at der vil blive færre vogne til befordring af eksempelvis ældre og handicappede, da prisen på disse vogne stiger uforholdsmæssigt meget med omlægningen.

Derfor bør bundfradraget hæves til 265.000 kroner, så vognmændene ikke straffes for at købe grønnere og mere sikre taxier eller taxier, der kan befordre ældre og handicappede.

Derudover savner det nuværende forslag konkrete positive incitamenter til at vælge grønne taxier. Derfor foreslår Dansk Taxi Råd, at bundgrænsen for registreringsafgiften hæves med 10.000 kroner, hvis vognmændene vælger de allermest klimavenlige biler på markedet (energiklasse A eller B) eller biler, der udleder så få skadelige partikler som muligt (euronorm 6).

Dansk Taxi Råd mener:

- At bundgrænsen for registreringsafgiften bør hæves til 265.000 kroner.
- At forslaget bør indeholde grønne incitamenter til at vælge de biler på markedet, der er allermest klimavenlige og skånsomme for nærmiljøet.

Helt konkret foreslår Dansk Taxi Råd:

	I dag	Skatteaftalen	Dansk Taxi Råds forslag
Bundfradrag	12.100 kr.	230.000 kr.	265.000 kr.
Registreringsafgift	20 %	70 %	70 %
Tilskyndelse til at vælge de mest klimavenlige biler (energiklasse A eller B)	Ingen	Ingen	10.000 kr.
Tilskyndelse til at begrænse luftforureningen mest muligt (Euronorm 6)	Ingen	Ingen	10.000 kr.

Forslaget gavner hverken klima eller miljø – tværtimod

Med skatteaftalen lægges der op til at belønne CO₂-venlig adfærd på transportområdet. Denne intention bakker Dansk Taxi Råd op om. Af hensyn til miljøet er det afgørende, at taxibranchen påtager sig et medansvar for at nedbringe CO₂-udslippet og begrænse udledningen af farlige partikler.

Imidlertid indeholder lovforslaget om omlægning af registreringsafgiften for taxier ingen konkrete positive grønne incitamenter til at køre grønt i form af forhøjelse af bundfradraget for bestemte biler eller teknologier, der reducerer CO₂-udledningen eller udledningen af skadelige og sundhedsfarlige partikler. Tværtimod vil lovforslaget føre til, at de vognmænd, der ønsker at investere i klima- og miljøvenlig teknologi, straffes med en afgiftsforhøjelse fra 20 procent til 70 procent.

Fakta: Grænsen på 230.000 kr. er dårligt nyt for klima og miljø

Et bundfradrag på 230.000 kr. kombineret med en registreringsafgift på 70 procent er dårligt nyt for både klima og miljø. I dag er det stadig sådan, at systemer, der eksempelvis begrænser bilens partikeludslip udover de gængse partikelfiltre, ofte fordyrer bilens pris.

Med den foreslåede grænse på 230.000 kroner vil en Mercedes-Benz 250 CDI BlueEfficiency koste 514.996 kroner. I dag er prisen for den samme bil 474.754 kroner. Prisforskellen er altså mere end 40.000 kroner for en bil, der tilhører energiklasse C og i øvrigt har indbygget et system, der sikrer markedets laveste udslip af skadelige partikler.

Hvis bundfradraget derimod hæves til 265.000 kroner, vil bilens pris være 490.496 kroner.

Når det således bliver uforholdsmæssigt meget dyrere at købe en ny taxi, vil vognmændene helt naturligt fravælge energieffektive og miljørigtige biler eller vælge at køre længere i deres nuværende biler, så de på den måde kan udskyde investeringen i en ny, dyrere taxi. Begge dele skader både klima og miljø – og statens forventede provenu.

Grønne taxier er allerede på vej

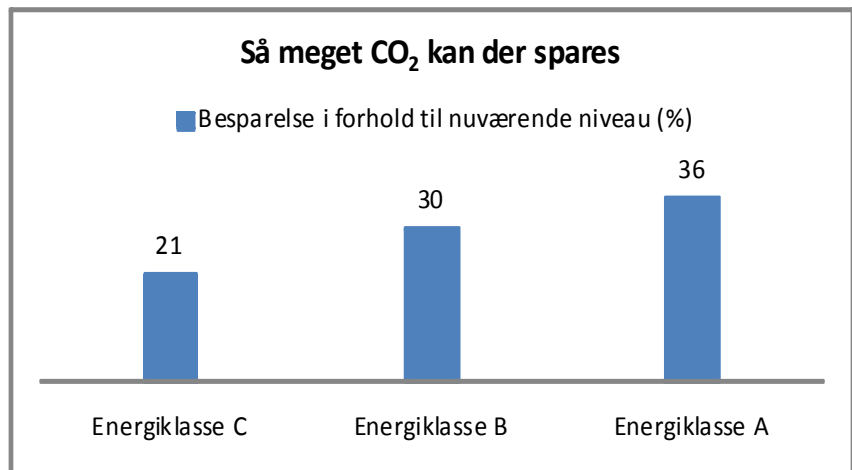
Derudover er forslagets formål – at sikre flere grønne taxier – allerede opfyldt. I trafikinvesteringsplanen *En grøn transportpolitik* fra januar 2009 er det aftalt at indføre krav i taxiloven om, at taxier ved udskiftning skal tilhøre energiklasse C. Forslaget sikrer, at alle nye taxier vil udlede over 20 procent mindre CO₂ i forhold til den nuværende taxivognparks niveau.

Fakta: Trafikinvesteringsplanen sikrer grønne taxier

Trafikinvesteringsplanen medfører, at taxier fra og med **1. juli 2009** skal tilhøre energiklasse C – det vil sige biler, der kører mindst 16,1 – 17,2 kilometer pr. liter diesel og kun udleder mellem 154 og 165 gram CO₂ pr. kilometer.

Dermed har man fra politisk hold allerede sikret, at taxierhvervet fremover kører i energieffektive biler, der bidrager til at begrænse transportsektorens samlede CO₂-udslip.

Aftalen *En grøn transportpolitik* sikrer, at alle nyindkøbte taxier tilhører energiklasse C. Ved at indføre grønne incitamenter i form af forhøjelse af bundfradraget for klima- og miljøvenlige biler er det imidlertid muligt at sikre, at fremtidens taxier bliver endnu grønnere.



Fakta: Sådan ser den danske taxiflåde ud i dag

I dag er hovedparten af taxier registreret i energiklasse E eller F. Ved at stille krav om, at alle taxier ved udskiftning skal tilhøre energiklasse C, sikrer man derfor, at taxibranchen reducerer sit CO₂-udslip med over 20 procent.

Imidlertid kan man fra politisk hold tilskynde branchen til at investere i biler, der er endnu grønnere. Helt konkret foreslår Dansk Taxi Råd, at bundfradraget hæves med 10.000 kroner, hvis man som vognmand investerer i de mest klima- og miljøvenlige biler på markedet.

Handicappede, ældre og landområder rammes ekstra hårdt

Taxier udfører i dag – særligt i landområder – en række vidt forskellige opgaver som eksempelvis befording af skolebørn samt handicap- og ældre kørsel. Ofte er de enkelte vognmænds taxitilladelse faktisk betinget af, at vognmændene kan udføre taxikørsel i bestemte biler, der kan varetage kørslen af eksempelvis handicappede og ældre på forsvarlig vis.

Det stiller krav til taxiernes egenskaber og kapacitet. Af den grund koster sådanne storvogne ofte cirka 540.000 kroner. Med det nuværende forslag til omlægning af registreringsafgiften bliver bilens pris imidlertid endnu højere, nemlig 608.568 kroner.

En sådan prisstigning vil føre til, at færre vognmænd vil investere i biler, der kan udføre opgaver som eksempelvis handicap- og ældre kørsel, hvilket vil betyde en ringere service over for disse grupper og en dårligere infrastruktur i landområderne. Endelig vil kommunerne som indkøbere af en lang række af taxierhvervets serviceydelser i forbindelse med befording af skolebørn, handicappede og ældre møde stigende udgifter og færre leverandørmuligheder, når konkrete opgaver skal løses i landets kommuner.

Taxierhvervet kan ikke som de fleste andre erhverv selv fastsætte priserne på deres ydelser. Priserne for taxikørsel fastsættes således af de enkelte kommuner. En omlægning af registreringsafgiften vil derfor også føre til et pres på kommunerne for at vedtage højere takster til skade for forbrugere og kunder hos taxiselskaberne.

Fakta: Så meget kommer en storvogn til at koste med lovforslaget

En Mercedes-Benz Sprinter benyttes i dag ofte som storvogn. I dag koster denne model 540.804 kroner. Med forslaget om omlægningen af registreringsafgiften bliver bilen 67.764 kroner dyrere, idet storvognen så vil koste 608.568 kroner.

Med et bundfradrag på 265.000 kroner vil storvognens pris være 584.067 kroner.

Dansk Taxi Råd arbejder på at fremme grønne taxier

Som brancheorganisation for over 95 procent af landets taxiselskaber er Dansk Taxi Råd allerede i dag dybt involveret i arbejdet med at fremme grønne taxier og bidrage til, at taxibranchen påtager sig et medansvar for nedbringelse af CO₂-udslippet.

Eksempelvis stiller et konsortium bestående af Københavns, Frederiksberg og Gladsaxe kommuner samt Miljøministeriet, Klima- og Energiministeriet og Dong Energy i deres offentlige udbud en række nye miljøkrav til fremtidens taxikørsel.








I den forbindelse repræsenterer Dansk Taxi Råd den danske taxibranche i forhandlingerne med konsortiet om den konkrete fastlæggelse af miljø- og klimakrav til taxierne. Her arbejdes der lige nu hen imod en løsning, der sikrer konsortiet taxikørsel, som både tager hensyn til klima og nærmiljø. Forhandlingerne ventes at være afsluttet i løbet af foråret 2009.

Bilag

Fakta: Sammenhængen mellem energiklasser og CO₂ g/km

I dag inddeles alle biler i syv energiklasser fra A til G, alt efter hvor langt de kører på en liter benzin eller diesel. En gennemsnitstaxi tilhører pt. typisk energiklasse E eller F:

Dieslbiler

Energi­klasse	Km/l	CO ₂ -emission g/km (estimerede værdier)*
 A	Mindst 20,5	Under 129
 B	17,3 - 20,4	129 - 153
 C	16,1 - 17,2	154 - 165
 D	14,1 - 16,0	168 - 187
 E	13,2 - 14,0	190 - 202
 F	11,9 - 13,1	203 - 224
 G	Under 11,8	225 -

**) CO₂-tal er estimerede værdier, da en bils CO₂-emissioner bl.a. er afhængig af motorens virkningsgrad*