

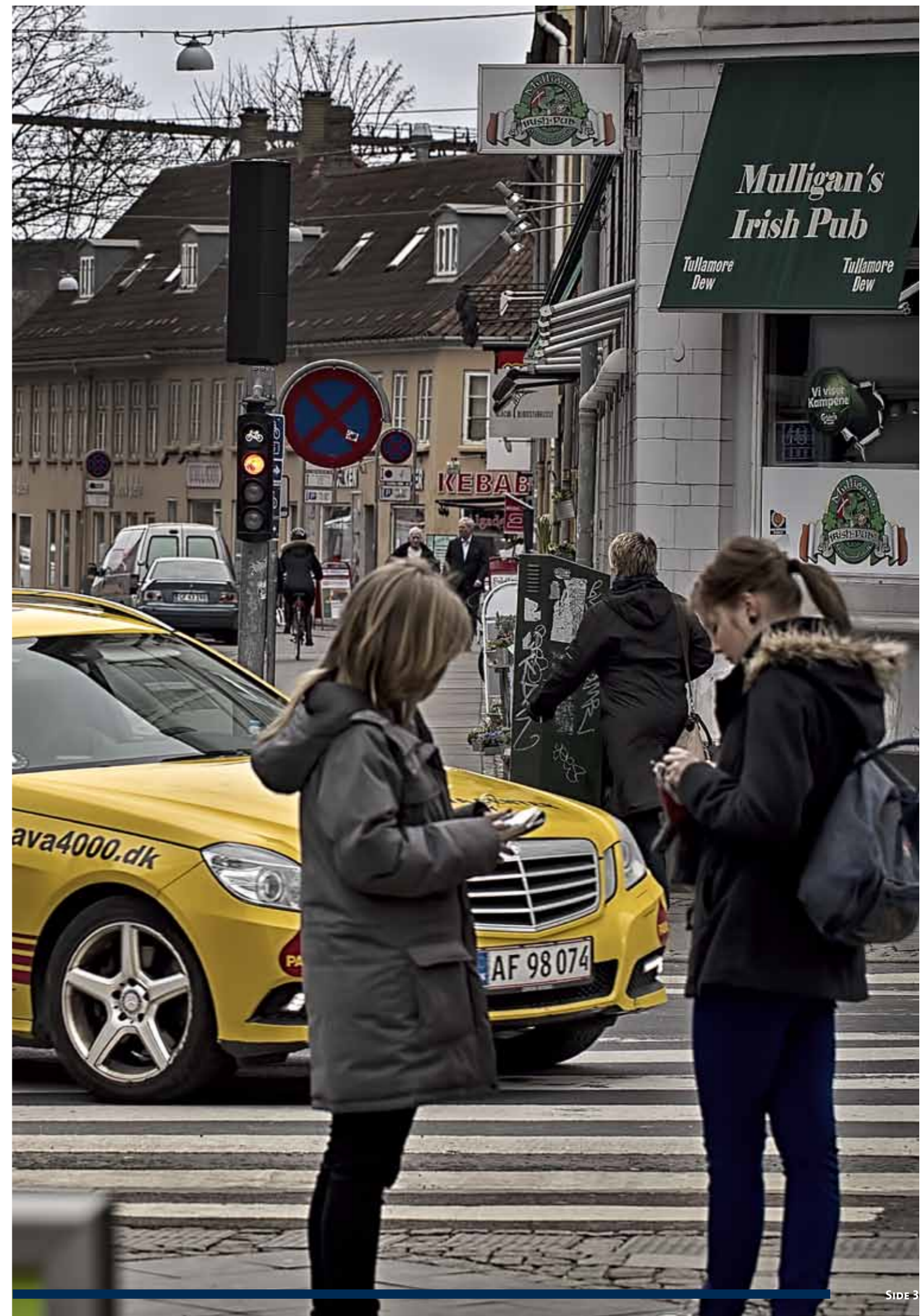
” Indføres forslaget, som det er fremlagt, vil det være en katastrofe for taxibranchen. Mange vognmænd vil være i risiko for at afvikle deres virksomhed.

– Trine Wollenberg, Direktør i Dansk Taxi Råd

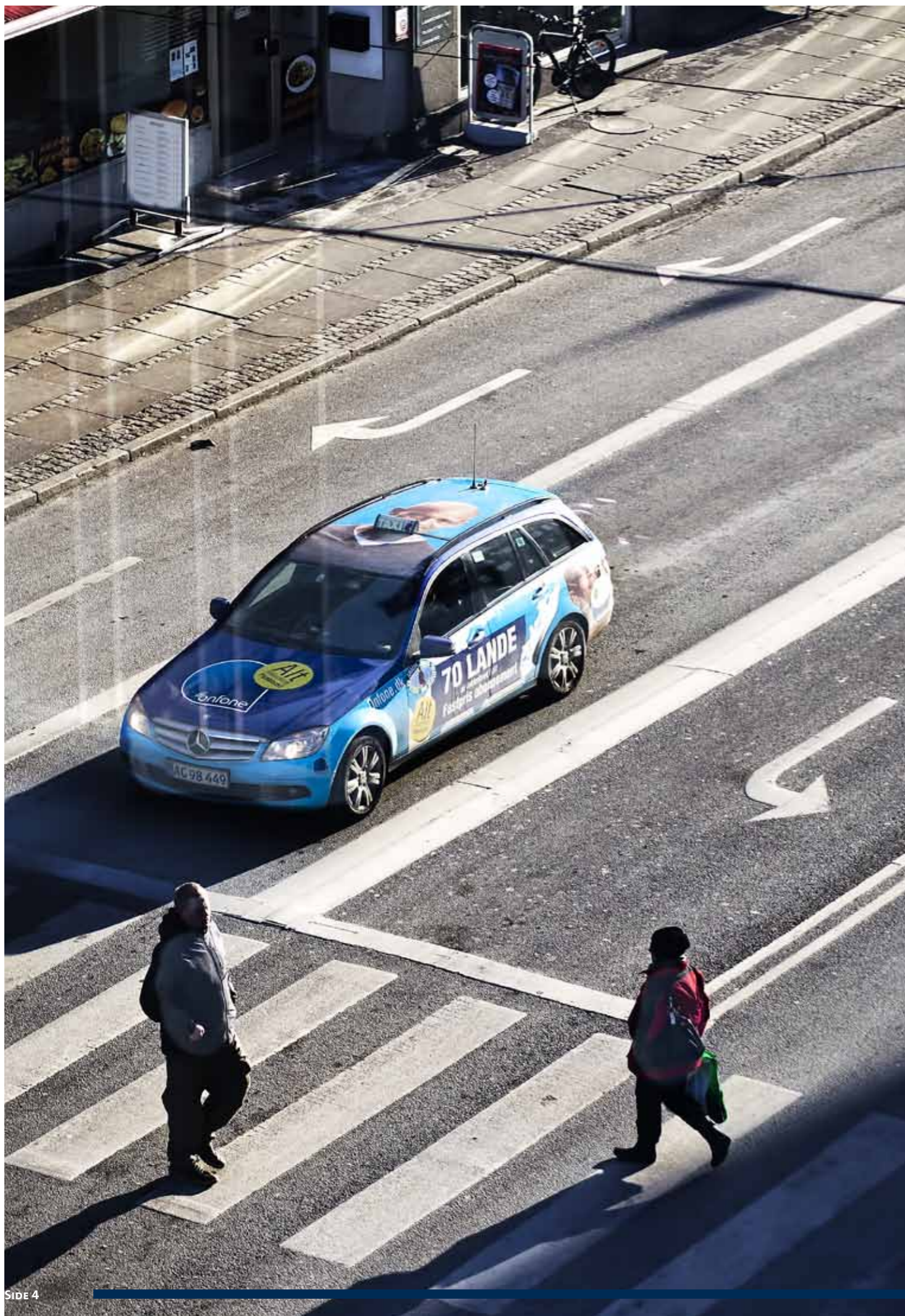


Konsekvenserne for taxierhvervet i Danmark ved afskaffelse af frikørselsordningen

Oktober, 2014



Denne rapport er udarbejdet af Dansk Taxi Råd
Det er tilladt at referere og trække citater fra rapporten,
hvis kildehenvisningen fremgår tydeligt.



Baggrund for forslaget om frikørsel

Regeringen offentliggjorde d. 8. maj 2014 sit udspil til en vækstpakke "Danmark helt ud af krisen". Forslaget indeholdt bl.a. et udspil til en ny taxilovgivning og en afskaffelse af frikørselsordningen på taxiområdet.

Forslaget blev præsenteret i forlængelse af sidste års arbejde i Udvalg om erhvervmæssig befording i personbiler. Et arbejde, der endte med betænkning 1542, der bragte flere modeller i spil til en modernisering af taxiområdet.

Hensigten med at udfase frikørselsordningen for taxier var forankret i et ønske om at sikre lige afgiftsmæssige vilkår for alle personbiler til erhvervmæssig personbefordring. Men der er ikke indgået en politisk aftale om ændring af taxiloven, hvorfor der fortsat eksisterer fire tilladelsestyper, der er reguleret på vidt forskellig vis i taxiloven.

Nærværende forslag om en afskaffelse af frikørselsordningen, hviler således på en forudsætning om en ændret taxilov, der skulle skabe lige konkurrence og vækstmuligheder i hele branchen. Hvis frikørselsordningen afskaffes, vedtages således kun dele af Udvalg om erhvervmæssig befording i personbilers forslag, der vil have alvorlig konsekvens for taxibranchen, mens dele, der ville ligestille konkurrencen udelades.

Det, der ligger tilbage fra forslaget til ny taxilov, er et rent provenuforslag, som vil fordyre de offentlige kørselsopgaver, og ikke give bedre konkurrence eller miljømæssige gevinster.

Beslutningen om en harmonisering af registreringsafgiften blev vedtaget af alle Folketingets partier, bortset fra Liberal Alliance i forbindelse med indgåelsen af Vækstaftalen 2014.



Konsekvens ved afskaffelse af frikørselsordningen

Frikørselsordningen giver en sikker og miljøvenlig vognpark

Frikørselsordningen har i mange år været genstand for politisk debat. Et forhold, der bl.a. hænger sammen med den udbredte misforståelse, at ordningen skulle give taxivognmænd en væsentlig højere gensalgspris i forhold til indkøbsprisen, således at vognmandens forretningsgrundlag skulle stige, når de frikørte taxier videresælges.

Ved videresalg af taxier vil der være op til 36,1 pct. værditab på bilen afhængigt af model og motor¹.

Frikørselsordningen er ikke nogen guldrandet forretning for taxierhvervet. Ordningen gør det i stedet økonomisk muligt for landets taxivognmænd at forny deres bilpark med nye, sikre og mere energieffektive biler, som efterlever de ambitiøse energi- og miljøkrav til taxier. En jævnlig udskiftning af taxierne er samtidig nødvendig pga. den intensive brug og slid, bilerne udsættes for.

Taxibranchen i ulige konkurrence

Forslaget om afskaffelsen af frikørselsordningen er beskrevet som et redskab til at skabe vækst og sikre lige konkurrencevilkår inden for erhvervs-mæssig personbefordring, men forslaget hviler på en præmis om, at taxiloven skulle ændres med henblik på at skabe konkurrencemæssig ligestilling mellem de fire forskellige tilladelsestyper til personbefordring i taxiloven. Denne ligestilling er dog ikke en del af lovforslaget. Taxibranchen er derfor fortsat udsat for ulige konkurrence, og afskaffelse af frikørselsordningen vil det yderligere svække taxibranchen i konkurrencen om de offentlige kørselsopgaver, hvilket særligt vil ramme taxierne i yderområderne.

Hver tredje landtaxi er forsvundet siden kommunalreformen².

Samtidig fremstår det ikke af Skatteministeriets provenuberegninger, at der ved afskaffelse af frikørselsordningen vil blive foretaget den nødvendige DUT-regulering af kommunerne³ – og dermed udvandes provenuet.

Afskaffelse af frikørselsordningen vil konsekvenserne bl.a. være:

- En ældre og mere forurenende vognpark, fordi vognmænd kører længere i de udtjente taxier.
- En forøgelse af taxibranchens klimabelastning og underminering af de ambitiøse energi- og miljøkrav til taxier.
- En reduktion i betjeningen af landdistrikterne, hvor udviklingen i de senere år har vist at antallet af taxier er faldet med 15-20 %.
- At hver vognmand vil miste ca. 4.000 kroner om måneden i afskrivning pr. bil i ekstra omkostninger.
- De stigende udgifter vil gøre, at flere vognmænd vil være i risiko for at skulle afvikle deres forretning.
- Et markant tab af arbejdspladser i taxibranchen og følgeindustrien.

Taxivognmændene bliver ikke de eneste tabere ved en afskaffelse af frikørselsordningen. Lovændringen får også konsekvenser for f.eks. kommunerne. Deres indkøb af taxikørsel vil i sidste ende stige i pris og fremadrettet må kommunerne derfor regne med at afsætte flere offentlige kroner på kørselsbudgettet, hvilket vil få kommunaløkonomiske konsekvenser på beforordningsområdet.

Dansk Taxi Råd vil derfor på det kraftigste anmode om, at man udskyder en evt. afgiftsharmonisering på taxiområdet indtil et nyt forslag om en modernisering af taxiloven er på plads. Det handler om hele erhvervets fremtid.

”Jeg vil opfordre til, at forligsparterne sætter forslaget i bero og får regnet det godt igennem, inden der vedtages en lov.

– Trine Wollenberg, Direktør i Dansk Taxi Råd



1/ "Reducering af CO₂-udledning og miljøforurening fra taxier og sygetransporter" Emil Pind.

2/ Undersøgelse foretaget af foreningen 'Bevar Landtaxierne'

3/ Det Udvidede Totalbalanceprincip (DUT) indebærer, at staten kompenserer kommuner og regioner for kommunale og regionale udgiftsændringer som følge af blandt andet ny lovgivning. Det sker ved, at det samlede statstilskud forhøjes eller reduceres, når kommunerne eller regionerne bliver pålagt eller frataget opgaver.

Frikørselsordningen - bygget på et ønske om sikkerhed

Frikørselsordningen blev indført i slutningen af 1970'erne, med henblik på at mindske taxierhvervets tab ved køb og salg af biler, da man ønskede at understøtte en mere sikker vognpark. Da taxier kører mange kilometer hvert år, er frikørselsordningen en forudsætning for at undgå et afgørende økonomisk tab. Taxierne har derfor siden 1970'erne kunnet yde en mere sikker service til de danske kunder i hele landet.

Frikørselsordningen reducerer underskuddet for vognmanden

I dag er frikørselsordningen sammensat således, at vognmanden ikke skal betale registreringsafgift, når bilen sælges videre til private. Registreringsafgiften for taxier er 0 pct. op til 230.000 kr. af den afgiftspligtige værdi, og herefter 70 pct. af den resterende værdi. Taxien er frikørt, når den har kørt 250.000 km og er 2 år, eller har kørt 210.000 km og er 3 år, herefter kan vognmanden sælge taxien, uden at den pålægges yderligere afgift.

På trods af dette er værditabet på taxien stadig stort, når den sælges. Ordningen kan derfor ikke betragtes som en god forretning, men derimod en ordning, der reducerer vognmandens omkostninger, når en taxi skiftes ud til en ny, mere sikker og miljø- og energieffektiv taxi.

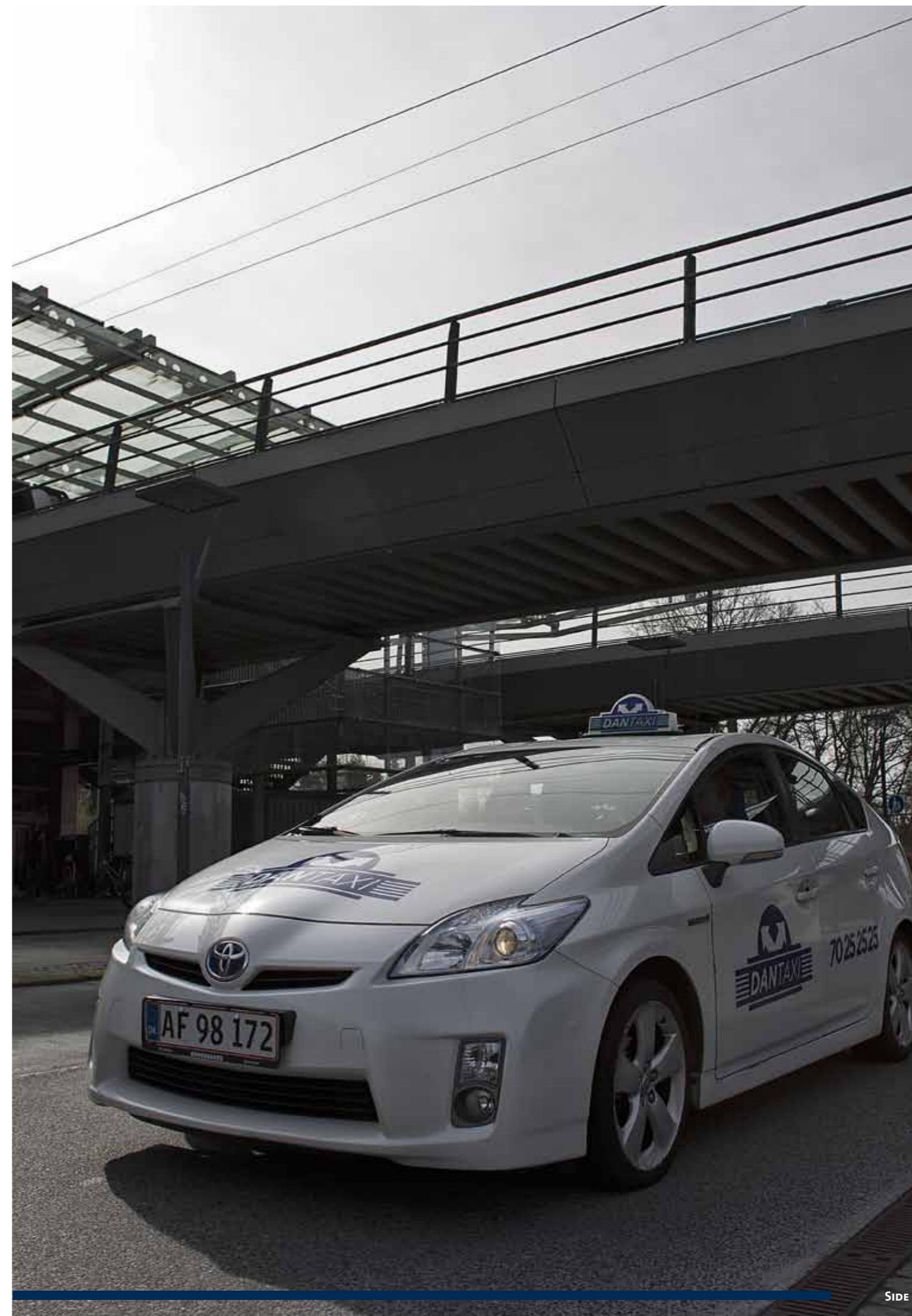
Frikørselsordningen understøtter dermed en kontinuerlig udskiftning af taxiernes vognpark til stadig mere sikre og miljø- og energieffektive biler. Den løbende udskiftning sikrer dermed, at den danske taxiflåde lever op til de skærpede krav om miljø- og energiklasser til taxier, at chaufførerne får de bedst mulige arbejdsmiljøforhold i selve taxien og at kunderne transporteres sikkert på deres rejse.

En gennemgang af køb og salg af taxier dokumenterer, at ordningen ikke giver vognmanden nogen økonomisk gevinst – tværtimod har vognmanden et værditab på op til 36,1 pct.⁴

Ifølge beregninger fra Dansk Taxi Råds medlemmer, vil det nye lovforslag koste vognmanden 4.000 kr. om måneden, pr. bil, i ekstra afskrivninger. Det vil for manges vedkommende være forskellen på at afhænde en taxi eller afskedige en medarbejder for at få virksomheden til at løbe rundt.

"Frikørselsordningen understøtter en sikker og grøn bilpark, som gør det muligt for vognmanden at efterleve de ambitiøse energi- og miljøklassekrav til taxier".

NUVÆRENDE ORDNING	
KØB	SALG
Pålægges 70 pct. Afgift på værdien over 230.000 kr.	IAfgiftsfrit hvis taxien er: Over 2 år og har kørt 250.000 km, hvoraf 97.000 besatte kilometer Over 3 år og har kørt 210.000 km, hvoraf 115.000 besatte kilometer



4/ "Reducering af CO2-udledning og miljøforurening fra taxier og sygetransporter", Emil Pind.

En typisk taxiforretning

Med mere end 12.000 ansatte fordelt på 3.000 vognmænd består taxibranchen primært af små virksomheder. De nyeste tal viser, at der er 1,98 taxier pr. taxifirma i Danmark.

Den danske taxibranche er en central del af den danske infrastruktur og kollektive trafik – både som selvstændigt transportmiddel og som tilknytning til andre transportformer.

Den danske taxibranche udfører dagligt transport af syge til og fra hospitalet, kørsel af ældre og handicappede til plejecentre, samt aflevering og afhentning af børn til og fra skolen.

Taxierne har den fordel, at vognparken er særdeles fleksibel og dermed tilpasser sig kundens behov, det nødvendige brændstofforbrug og dermed sikrer en miljøvenlig transportform.

På få år gik Danmark fra at være nogle af de dårligste i Europa til at integrere nydanskere til at være blandt de bedste. Ifølge integrationseksperter Torben Møller-Hansen, direktør i Foreningen Nydanser, skyldes dette primært taxierhvervet.

FAKTA OM TAXIBRANCHEN:

- Ca. 12.000 ansatte.
- 1,98 ansatte pr. virksomhed.
- Ca. 4.800 biler.
- Årlig omsætning ca. 5 mia. kr.
- Markedet for taxi er reguleret bl.a. for at sikre muligheden for taxikørsel i hele landet.
- Fra 2009 til 2013 er antallet af taxier faldet med 15 pct., svarende til en absolut nedgang på knap 850 biler.
- Taxierhvervets omsætning udgør 22 pct. af det landbaserede persontransport.

Kilde: Danmarks Statistik

Er tvunget til at afskedige chauffører

Formanden for Næstved Taxa Hans Henrik Petersen har fået taxi ind med modernismen. Som søn af en taxivognmand i et familiefortagende, hvor Henriks mor og søster også har kørt taxi, var det helt naturligt for Henrik, at han i 1992 startede med at køre taxi for sin far ved siden af revisorstudierne.

I 1998 fik Henrik selv mod på at blive taxivognmand og fik sammen med sin far en partsbevilling, som efterfølgende er blevet suppleret med endnu en taxa-bevilling. Henrik kører selv taxi på deltid 2-3 gange om måneden, når han ikke passer sit arbejde som formand hos Næstved Taxa. Henrik beskæftiger fem fuldtidsansatte chauffører og to weekendafløbere.

En ændring af frikørselsordningen vil betyde en nedgang i hans indtjening på 4.000 kr. pr. taxi om måneden til ekstra afskrivninger, fordi salgsprisen på hans biler vil falde voldsomt, når der skal modsvares afgift, hvilket vil udfordre hans grundlag for at opretholde sin vognmandsforretning.

”Jeg er omstillingsparat og vil indrette min vognmandsforretning ift. de nye regler, men det er svært at finde yderligere besparelser i en presset branche, og jeg frygter, at det ikke længere vil kunne hænge



Hans Henrik Petersen, formand for Næstved Taxa

sammen. Det eneste sted, jeg vil kunne spare, er på lønomkostningerne, og jeg er selvfølgelig indstillet på selv at gå ned i løn, men som far til to små tvillingepiger er det hårdt at æde et tab på 4.000 kr. pr. taxi om måneden til ekstra afskrivninger ene mand”.

”Frikørselsordningen vil reducere mit månedlige overskud med ca. 64 pct. Et overskud der vel og mærke også skal give mig løn for den tid jeg sidder i taxien, den tid jeg bruger på vagtplaner, regnskab og lønadministration, samt give en forrentning af de penge, jeg har investeret i virksomheden. Og jeg har endda hverken billån eller kassekredit”

”Jeg køber allerede billige biler, så der er ikke yderligere at spare på den side. Jeg bliver derfor tvunget til at diskutere lønnedgang med mine chauffører eller alternativt aflevere den ene af mine tilladelser. Det kan desværre dog også komme på tale, at jeg må afvikle hele min vognmandsforretning og søge over i revisorbranchen, men den mulighed har mine chauffører jo ikke, og det vil svække taxibetjeningen i lokalområdet og i værste fald sende rigtig gode chauffører, jeg har haft i mange år, ud i arbejdsløshed”.





Provenuberegning bag afskaffelsen af frikørselsordningen

Den 5. september sendte skatteministeren sit forslag til en harmonisering af registreringsafgiften for køb og salg af taxier i høring. Afskaffes frikørselsordningen forventer Skatteministeriet et varigt provenu fra 2018 på 135 mio. kr. efter tilbageløb og adfærdsændringer.

Dansk Taxi Råd ser kritisk på Skatteministeriets provenuberegninger. Da det er tvivlsomt om det er taget højde for følgende forhold:

- DUT-reguleringen
- Udskiftningsintervallet af køretøjer
- Salg af frikørte taxier til eftermarkedet

Dansk Taxi Råd har forsøgt at få indsigt i skatteministeriets bagvedliggende beregninger, men har fået afslag på anmodningen.

Nedenstående tabel fremgår af Skatteministeriets høringsforslag af 5. september 2014 og viser anslået provenu ved afskaffelse af frikørselsordningen. Skemaet viser, at forslaget er underfinansieret de første to år.

105. AFGIFTSHARMONISERING FOR TAXIER MV.

Der gennemføres en harmonisering af afgifterne for taxiområdet i hele landet for at sikre lige beskætningsvilkår ved at gennemføre følgende tiltag:

- Afskaffelse af registreringsafgift for taxier, limousiner og sygetransportbiler, så alle personbiler til erhvervmæssig personbefordring er fritaget for registreringsafgift.
- Afskaffelse af reglerne om frikørsel af taxier og limousiner, så der fremover skal betales registreringsafgift ved videresalg af taxier og limousiner.
- De løbende afgifter for biler til offentlig servicetrafik omlægges, så alle kørselstyper er fritaget for vægt- og ejerafgift, og der betales dobbelt udligningsafgift for dieselbiler.

Harmoniseringen af afgiftsreglerne skønnes samlet set at medføre et merprovenu på ca. 85 mio. kr. i 2017 stigende til ca. 135 mio. kr. i 2020 efter tilbageløb og adfærd.

PROVENUVIRKNING AF AFGIFTSHARMONISERING AF TAXIER M.V.						
Mio. kr. (2014-niveau)	Varig virkning	2015	2016	2017	2018	FINANSÅR
Afskaffelse af registreringsafgift	-35	-35	-35	-35	-35	-30
Afskaffelse af frikørselsordning	255	0	0	185	265	0
I alt umiddelbar provenuvirkning	225	-35	-35	155	235	-30
I alt provenuvirkning efter tilbageløb	160	-25	-25	110	165	
I alt provenuvirkning efter tilbageløb og adfærd	130	-30	-30	85	135	

Rammer de svageste

Uanset hvor meget privatbilismen breder sig, er taxibranchen fortsat en central del af den danske transportbranche og kollektive trafik, fordi den opfylder et uundværligt behov, hos en række borgere i det danske samfund. Det gælder blandt andet transport af ældre og handicappede.

Det er borgere, som med afskaffelsen af frikørselsordningen, får forringet deres muligheder for at få opfyldt særlige transportbehov, da udbuddet af taxikørsel vil falde.

For en borger, som ikke har egen bil, er det vigtigt at der altid er mulighed for transporthjælp. Den eneste kørselsform for dette er taxibranchen, der er forpligtet til at betjene borgerne i alle døgnets timer. Samtidig er der tidspunkter på døgnet, hvor taxier er det eneste kollektive befordringsmiddel i langt størstedelen af landet. Dertil kommer, at taxikørsel ofte forbinder borgerne med andre transportformer, som bus, tog og fly. Taxier er således i høj grad med til at skabe en sammenhængende transportkæde.

Kørsel med ældre, handicappede og skolebørn, er nogle af taxiernes største og vigtigste opgaver. På landsplan udgør den offentlige kørsel 55 pct. af taxiernes omsætning, i yderområderne er dette tal helt op til 80 pct. og dermed en central del af vognmandsforretningens økonomiske grundlag.



Taxierne er således en nødvendig leverandør til trafik-selskaberne og kommunerne, regionerne og staten.

Tabellerne på side 15 viser taxiernes andel af kørsel for trafik-selskaberne. Dertil kommer den kørsel, som udføres selvstændigt for kommunerne m.fl.

Hvis frikørselsordningen fjernes, vil mange af disse isolerede grupper i samfundet, få endnu svære ved at komme uden for hjemmet. Og de mange turister vi hver dag kører rundt i Danmark, vil ikke længere kunne få en service, på niveau, med de lande vi normalt sammenligner os med.

Det bliver dyrere at køre taxi

Af lovforslaget fremgår det, at konsekvenserne af en ændring af frikørselsordningen vil være øgede omkostninger for vognmanden. Omkostninger der vil blive pålagt kunderne. Her er det værd at notere sig, at taxierhvervets kunder både er private og offentlige.

Ifølge høringssvar fra KL, Trafikselskaberne, Danske Busvognmænd og Dansk Taxi Råd hviler provenuberegningerne på et mangelfuldt beregningsgrundlag. Vurderingen af lovforslagets økonomiske konsekvenser tager således ikke højde for, at kommuner, regioner og - på deres vegne - trafik-selskaberne, står for cirka 55 pct. af omsætningen i taxierhvervet. Det udvander Skatteministeriets beregninger, da kommuner og regioner vil skulle kompenseres igennem et øget DUT-tilskud.

En lovgivning, der medfører meromkostninger for taxierhvervet på 225 mio. kr. årligt (jf. lovforslaget, tabel 4.2), vil alt andet lige overvæltes i de priser, som kommuner og regioner betaler for deres befordringsopgaver. Dette vil forventeligt kræve en kompensation gennem DUT-reguleringen, hvilket vil underminere det statslige provenugrundlag. Beregninger, der ikke fremgår af Skatteministeriets vurderinger af provenuet. Denne konsekvens er bl.a. fremhævet i flere høringssvar.

SKOLEREJSER						
Tilladelsestyper	Antal rejser	Andel i pct.	Total rejsetid inkl. service (min.)	Andel i pct.	Netto omk. (mio. kr.)	Andel i pct.
Taxi	389.607	36	7.716.837	40	50,255	38
Bus	139.406	13	2.248.518	12	19,054	14
EP/OST	547.631	51	9.543.814	49	63,078	48
I alt	1.076.644	100	19.509.169	100	132,288	100

FLEXTUR OG KOMMUNALT VISITERET KØRSEL						
Tilladelsestyper	Antal rejser	Andel i pct.	Total rejsetid inkl. service (min.)	Andel i pct.	Netto omk. (mio. kr.)	Andel i pct.
Taxi	439.466	54	7.445.775	51	58,2	52
Bus	38.328	5	1.004.125	7	6,9	6
EP/OST	333.321	41	6.026.060	42	45,8	41
I alt	811.115	100	14.475.960	100	110,9	100

PATIENTBEFORDRING						
Tilladelsestyper	Antal rejser	Andel i pct.	Total rejsetid inkl. service (min.)	Andel i pct.	Netto omk. (kr.)	Andel i pct.
Taxi	746.053	59	31.610.176	60	223,9	59
Bus	25.302	2	1.011.261	2	8,3	2
EP/OST	496.845	39	20.392.044	38	146	39
I alt	1.268.200	100	53.013.481	100	378,2	100

HANDICAPKØRSEL						
Tilladelsestyper	Antal rejser	Andel i pct.	Total rejsetid inkl. service (min.)	Andel i pct.	Netto omk. (kr.)	Andel i pct.
Taxi	382.432	54	9.385.699	52	76,7	52
Bus	15.316	2	375.643	2	3,2	2
EP/OST	313.661	44	8.350.100	46	67,6	46
I alt	711.409	100	18.111.442	100	147,5	100

Betænkning fra udvalg om erhvervsmæssig befordring i personbiler.

Skatteborgerne betaler regningen

Nedenstående er uddrag fra høringsvar indgivet af Kommunernes Landsforening, Trafikskaberne og Danske Busvognmænd.



Danske Busvognmænd

"I vurderingen af de økonomiske konsekvenser for det offentlige bør der tages højde for, at det offentlige er en stor kunde i taxivirksomhederne. Skatteministeriet skønner, at harmoniseringen af afgiftsreglerne vil medføre en varig provenuvirkning efter tilbageløb og adfærd på 135 mio. kr. om året. Vi har noteret at der er en del usikkerhed forbundet med denne beregning."

"Det forekommer os endvidere, at der i vurderingen af lovforslagets økonomiske konsekvenser, ikke er taget højde for, at kommuner, regioner og – på deres vegne – trafikskaberne, står for ca. 50 pct. af omsætningen i taxierhvervet. En lovgivning der medfører meromkostninger for taxierhvervet (Anslået 235 mio. kr.) vil overvælttes i de priser, kommuner og regioner betaler for deres kørselsordninger, og kan derfor give anledning til DUT-forhandlinger, der kan påvirke økonomien i den offentlige sektor".



KL's Høringsvar

KL mener derimod, at lovforslaget om frikørsel af taxier vil have kommunaløkonomiske konsekvenser.

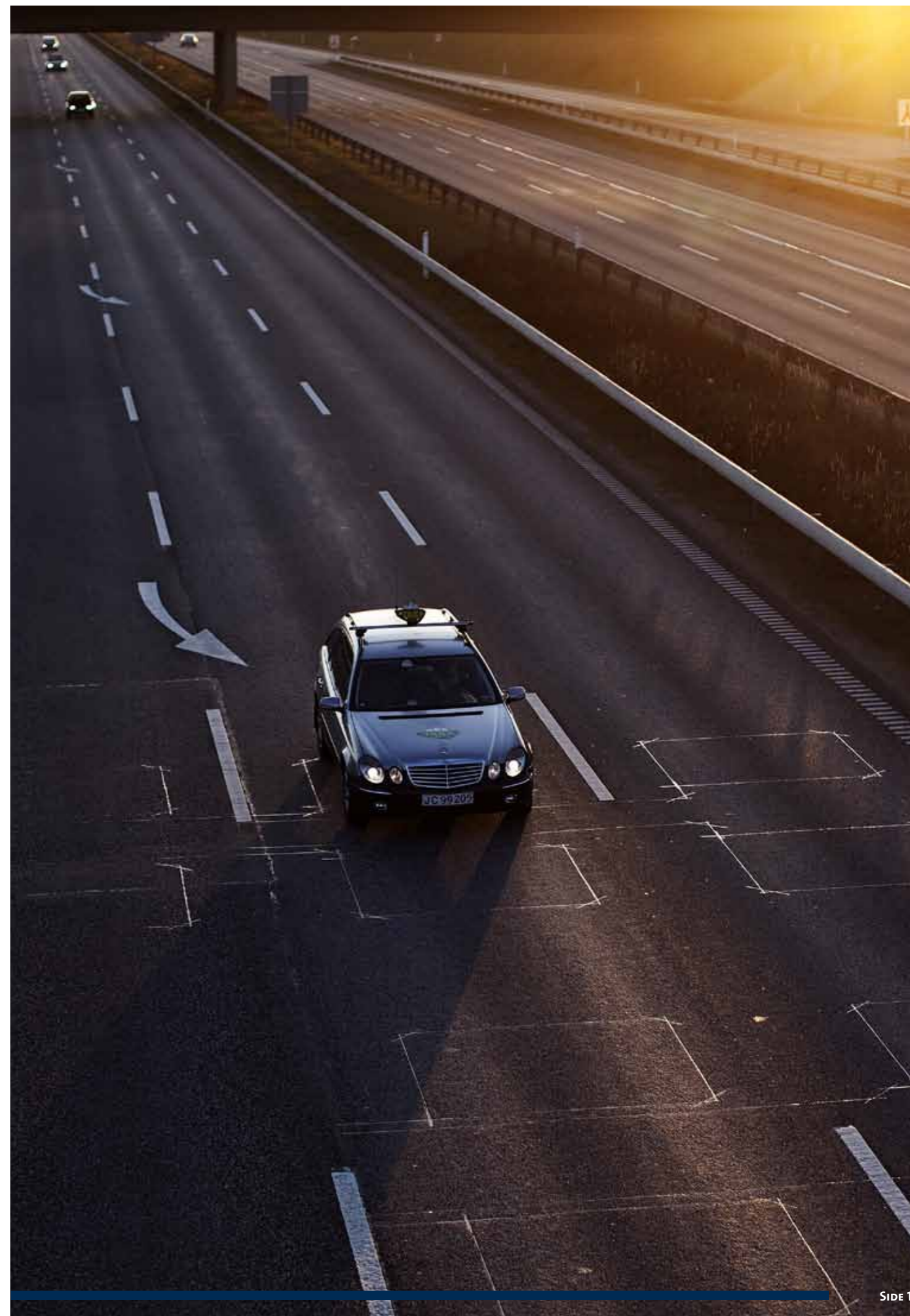
Det fremgår af lovforslaget, at merudgifterne for de private taxavognmænd, som følge af ændringerne af reglerne om frikørsel af taxier, forventes overvæltet på kunderne. KL er enige i denne vurdering.

"Kommunerne udgør en væsentlig andel af kundegrundlaget for taxivognmændene. Derfor vil kommunerne også blive ramt økonomisk af de ændrede regler".



Trafikskaberernes høringsvar

"Kørslen for kommuner og regioner sker efter udbud, og det må forventes, at udbudsprisen stiger, når prisen på bilerne stiger" "Det fremgår af lovforslaget, at merudgifterne for de private taxivognmænd, som følge af ændringerne af reglerne om frikørsel, forventes overvæltet af kunderne. En væsentlig kunde i denne sammenhæng er kommuner og regioner", "Der er ikke lagt op til en kompensation for kommunerne og regionerne, idet det anføres, at det er et generelt forslag, der ikke har betydning for kommunernes økonomi", "Samlet set synes der ikke tvivl om at forslaget vil koste kommuner og regioner penge" og "Trafikskaberne bemærker endvidere, at det er vigtigt at sikre taxaerhvervets rammevilkår, så erhvervet fortsat kan bidrage til en sammenhængende personbefordringer – ikke mindst i yderområderne".



En presset branche

Økonomiske stramninger inden for taxibranchen de seneste år har været omfattende og påvirket taxibranchen:

- I 2009 blev afgiften for køb af taxi ændret fra 20 procent til 70 procent, samtidig med at bundgrænsen for registreringsafgiften hæves fra 12.100 kroner til 230.000 kroner.
- I 2012 kom udligningsafgiften for dieslbiler. En afgift, der ramte taxibranchen særligt hårdt, da en stor del af taxiflåden består af dieslbiler.
- Med vækstaftalen i 2013 kom en stigning i lønsumsafgiften fra 3,08 til 4,12 procent.
- I september 2014 foreslås det at afskaffe frikørselsordningen, med virkning inden for få måneder.

Samlet er disse tiltag et hårdt slag for branchen, der ikke har fået tid til at omstille forretningen og økonomien. Afskaffelsen af frikørselsordningen står således ikke alene, men er med til at presse erhvervet yderligere.

Dansk Taxi Råd vurderer på den baggrund, at flere vognmænds forretninger er truet på eksistensen, hvis frikørselsordningen bliver afskaffet som fremsat.

“Administrativ lettelse” er invitation til sort arbejde

Af lovforslaget side 12, fremgår det at der vil være nogle administrative lettelser forbundet med forslaget: ”Samtidig medfører ophævelsen af frikørselsordningen for taxier og limousiner dog, at vognmænd fremover ikke skal dokumentere deres kørsel via elektroniske kørebøger m.v. for SKAT, hvilket vurderes som en administrativ lettelse”.

Denne administrative lettelse for taxierhvervet vil reelt fjerne SKAT’s kontrol med markedet og i yderste konsekvens øge risikoen for skatteunddragelse. Der er således ikke tale om en administrativ byrde, men snarere en fornuftig foranstaltning, der sikrer et vel fungerende marked.



Værditabet stiger markant

Vognmand Henrik Petersen fra Næstved mister 4.000 kroner om måneden pr. bil, hvis frikørslen forsvinder.

Han har netop solgt sin Mercedes B-klasse. Den havde kørt 280.000 kilometer på to år. Automatgear og ergonomisk sæde – ellers intet kostbart ekstraudstyr.

Henrik Petersen fik 180.000 kroner for sin frikørte taxi, som han havde købt for 203.000 kroner. Over to år har han således tabt 23.000 kroner i værdi på

bilen – foruden de 15.000 kr., som han har brugt på at istandsætte bilen til salg og som ikke er medregnet i ovenstående model. Totalt har han tabt 38.000 kr. på bilen.

Et tilsvarende regnestykke for Henrik Petersen uden frikørselsordningen ser anderledes ud og vil give et tilsvarende værditab på 154.145 kr. eksklusiv istandsættelse.

REGNESTYKKET MED FRIKØRSELSORDNING		
	B 180	E 200 sedan
Bilens indkøbspris som taxi	kr. 203.000,-	kr. 329.500
Bilens salgspris*	kr. 180.000,-	kr. 240.000,-
Værditab	kr. 23.000,-	kr. 89.500,-

**Det vognmanden kan sælge den for til forhandler eller privat. (B180 blev solgt til en privat, E 200 Sedan blev solgt til en forhandler)*

REGNESTYKKET UDEN FRIKØRSELSORDNING		
	B 180	E 200
Bilens indkøbspris som taxi	kr. 203.000,-	kr. 298.755
Vognmanden får hos forhandleren	kr. 180.000,-	kr. 240.000,-
Afgift af tilsvarende bil (i frikørt stand) hvis den f.eks. blev hentet i Tyskland	kr. 131.145,-	kr. 194.826,-
	Hvis brugtmarkedet i dag kan bære en brugtpris på kr. 180.000, og vognmanden skal betale kr. 131.145,- i afgift af hans brugte taxi, betyder det at han reelt får (180.000-131.145) = kr. 48.855,- for bilen.	Hvis brugtmarkedet i dag kan bære en brugtpris på kr. 240.000, og vognmanden skal betale kr. 194.826,- i afgift af hans brugte taxi, betyder det at han reelt får (240.000-194.826) = kr. 45.174,- for bilen.
Værditab	kr. 154.145,-	kr. 253.581,-

**Vi går ud fra at bilen ikke ændrer værdi, da salgsprisen stadig vil være baseret på en konstant efterspørgsel på brugtvognmarkedet.*

Skævvridning af konkurrencen

Ifølge Transportministeriet er taxier det eneste køretøj, der må benyttes til al slags erhvervsmæssig personbiler. Konkret betyder det, at man ikke må anvende et køretøj, der udfører kørsel på grundlag af en tilladelse til offentlig servicetrafik eller sygetransport, til taxikørsel om aftenen. Omvendt må man gerne anvende en taxi til offentlig servicetransport og sygetransport.

Baggrunden for disse restriktioner skal formentlig findes i, at sygetransport og offentlig servicetrafik ikke er underlagt de særlige reguleringer, som gælder for taxier, herunder eksempelvis rådighedsforpligtelse, antalsbegrænsning, geografisk begrænsning og begrænsning i virksomhedsform.

” For at sikre, at der fremover er lige beskatningsvilkår for alle personbiler til erhvervsmæssig persontransport, gennemføres en harmonisering og forenkling af afgifterne. Forslaget vil bidrage til lige og fair konkurrence i taxierhvervet, hvilket erfaringsmæssigt fører til en forbedret effektivitet og service.⁵

Mere unfair konkurrence

Forslaget om ændringen af frikørselsordningen bygger på en præmis om, at taxiloven skulle ændres med henblik på lige konkurrencevilkår for de fire forskellige tilladelsestyper til personbefordring, så de agerede på mere lige vilkår.

Ændringen af frikørselsordningen sikrer dog ikke en lov, der skaber lige konkurrencevilkår. I stedet for at udligne konkurrencen skævvrides den i stedet, når kun en ændring af frikørselsordningen indføres.

Sammenlignes f.eks. med en tilladelse til offentlig servicetrafik (OST), hvor de to tilladelsestyper reguleres forskelligt og derved skaber ulige konkurrence.

Der er altså en række konkurrenceforvridende reguleringer. Taxierne er for eksempel forpligtigede til at servicere borgerne på alle tider af døgnet, mens OST-bilerne ingen serviceforpligtelser har. En taxi skal opfylde en lang række tekniske krav, fx video, kontroltæller og taximeter, hvor OST-bilerne ikke skal opfylde nogle tekniske krav.

Der er ulige konkurrencevilkår i dag, forslaget vil yderligere forværre dette.

FAKTA OM FORSKELLENE I FORPLIGTELSE MELLEM TAXI OG OST-TILLADELSE:		
	Taxi	OST
Serviceforpligtelse		
Døgnbetjening	Ja	Nej
Tilslutning til bestillingskontor	Ja	Nej
Tekniske krav		
Taxameter	Ja	Nej
Kontrolapparat	Ja	Nej
Videoovervågning	Ja	Nej

Konsekvenser for miljøet

Siden september 2009 har der været fastsat krav til nye taxiers brændstofforbrug. Reglerne vurderes en gang årligt af Trafikstyrelsen og tilpasses i forhold til udviklingen af nye bilers brændstofforbrug.

Taxierhvervets vognpark er reguleret af bekendtgørelse om energi- og miljøklassekrav til taxier m.v. Senest er bekendtgørelsen blevet revideret pr. 1. oktober 2014, hvor et køretøj til befordring af 4 passagerer skal være i energiklasse A.

I forbindelse med revideringen har Trafikstyrelsen udregnet, at de skærpede krav vil reducere CO₂-udledningen med 10.100 ton pr. år under forudsætning af, at køretøjerne udskiftes i løbet af 3 år. Med en ændring af registreringsafgiften er det vurderingen, at udskiftningen af køretøj til taxikørsel ikke vil ske med samme hastighed, hvorfor reduktion af CO₂-udledningen må forventes at blive påvirket negativt.

Det er således ikke korrekt, når det i lovforslaget anføres, at: ”Samlet set vurderes der for så vidt angår afgiftsharmonisering af taxier m.v. ikke at være nævneværdige miljømæssige effekter ved lovforslaget” (Uddrag fra lovforslaget side 13).

” Holger K. Nielsens udvalgssvar på CO₂-udledning:

Fra årgang 2008 til den del af årgang 2012, der er registreret nu, er der sket en reduktion i CO₂-udledningen på godt 9 pct. årligt. Til sammenligning er der i samme tidsrum sket en reduktion i CO₂-udledningen på ca. 3,3 pct. årligt for nyregistrerede dieseldrevne personbiler set under ét. Ordningen med frikørsel for taxier rummer uden tvivl en stor del af forklaringen på, at den kendte del af forløbet for bestandstilpasningen er sket meget hurtigere for taxier end for dieseldrevne personbiler set under ét.

Kilde: Skatteudvalget 2011-12, SAU alm. del, endeligt svar på spørgsmål 948



Mindre mobilitet i landdistrikterne

Mobilitet er en central faktor, når virksomheder og tilflyttere vælger en by til eller fra. Hvis der skal skabes vækst og liv i yderområderne, skal der derfor investeres og holdes liv i et kollektivt transportmiddel som taxien, der er med til at skabe den største fleksibilitet for transport i landområderne.

På fem år har helt præcist 307 landtaxier måttet dreje nøglen om. Det svarer til knap en tredjedel af samtlige landtaxier siden 2007, hvor kommunalreformen trådte i kraft.

Tallet er indsamlet ved at søge på aktindsigt i antallet af land- og bytaxi tilladelser i samtlige af Danmarks Kommuner. Alle 98 kommuner i regionerne har fået mulighed for at svare på 'Bevar Landtaxaernes' anmodning om aktindsigt, men fire kommuner har valgt ikke at opgive tal for 2007 eller 2012 og indgår derfor ikke i undersøgelsen.

Frikørselsordningen øger skævvridningen mellem land og by

Det kan desværre konstateres, at der efterhånden er betydelige dele af landdistrikterne samt mindre provinsbyer, der har en alt for dårlig taxibetjening – ikke mindst om natten og i weekenden.

De fleste vognmænd ejer kun 1-2 biler og har samme antal chauffører til at holde taxierne i gang døgnet rundt. De har i forvejen oplevet en nedgang på op til 40 procent i landområderne, og mange har måttet lukke forretningen med de seneste reguleringer. Hvis frikørselsordningen afskaffes, vil borgere i landområderne være nødsaget til at finde alternative transportmidler, og der vil mangle endnu flere arbejdspladser ude i lokalområderne.

Afskaffes frikørselsordningen tilføres dermed en yderligere skævvridning mellem land og by. Det vil derfor være nødvendigt at iværksætte initiativer, der sikrer en bedre taxidækning uden for de større bysamfund, da det alternativt vil være endnu en nedprioritering af yderområderne.

Silkeborg Kommune	Antal taxier	Antal landtaxier	Antal bytaxier
Den 01.01 2007	51	18	33
Den 01.09 2009	50	7	43
Den 01.01 2012	38	6	32
Skanderborg Kommune	Antal taxier	Antal landtaxier	Antal bytaxier
Den 01.01 2007	27	11	16
Den 01.09 2009	20	0	20
Den 01.01 2012	17	0	17
Næstved Kommune	Antal taxier	Antal landtaxier	Antal bytaxier
Den 01.01 2007	69	18	51
Den 01.09 2009	66	5	61
Den 01.01 2012	50	5	45

Hver tredje landtaxi er forsvundet gennem de sidste fem år, hvis lovforslaget bliver vedtaget, vil det især ramme de lokale taxiforretninger i yderområderne.

SAMLET UNDERSØGELSE FOR REGION HOVEDSTADEN, REGION SJÆLLAND, REGION SYDDANMARK, REGION MIDTJYLLAND OG REGION NORDJYLLAND 2012			
Dato	Antal taxier (by og land)	Antal landtaxier	Antal bytaxier
Den 01.01.2007	5267	1018	4249
Den 01.01.2012	4622	711	3911
Forskel i taxier:	-645	-307	-338
Forskel i procent:	-12,25%	-30,16%	-7,95%

Undersøgelse foretaget af foreningen 'Bevar Landtaxierne'



”Taxierne har en stærk berettigelse i persontransporten. Særligt i landområder, hvor flextrafikken ikke dækker, og den kollektive trafik er skåret væk. Hvis der ikke længere er noget grundlag for at drive vognmandsvirksomhed på landet. Det betyder jo, at borgerne ikke kan komme frem, og det rammer især de immobile grupper.

– Steffen Damsgaard, formanden for Landdistrikternes Fællesråd

