



23.10.2009

Direktør Wiggo Korsnes  
Utredningssjef Jørn Berthelsen

## Drosjene og engangsavgiften - (kap 5536, post 71)

### Bakgrunn

I forslag til statsbudsjett for 2010 (*kap 5536, post 71*) foreslår regjeringen å fjerne drosjenes avgiftslette for engangsavgiftens CO<sub>2</sub>-element.

Engangsavgiften for drosje (avgiftsgruppe h) har vært beregnet til 40 prosent av avgiften for samme bil til privat bruk (avgiftsgruppe a). Avgiftsletten på 60 prosent må refunderes (forholdsvis) hvis bilen bruk som drosje opphører innen 36 måneder. Ordningen betegnes derfor også som ”drosjerefusjonen”.

Engangsavgiften er bygget opp med tre elementer – vektavgift, ytelsesavgift og CO<sub>2</sub>avgift (alle med progressive satser). Forslaget for 2010 innebærer at drosjene må betale samme CO<sub>2</sub> avgift som for privatbil, mens ordningen med 40 prosent opprettholdes for vekt- og ytelsesavgiftene.

### 40-prosentregelen og refusjonsordningen.

Ordningen med at drosjer kun ilegges 40 pst av ordinær engangsavgift er bl a motivert ut fra at kjøretøy som brukes i næring i utgangspunktet ikke bør ilegges fiskale avgifter. Ettersom drosjer også kan benyttes som alternativ til personbiler betales en prosentandel av engangsavgiften for personbiler. Drosjenes avgiftslette ble etablert av Stortinget under etableringen av kjøpsavgiftene for personbiler i 1960.

Refusjonsordningen bidrar til å forhindre at drosjenes avgiftslette misbrukes til å anskaffe ”billig” privatbil. Biler i drosjetrafikk går ofte 80-120.000 km pr år, slik at verdiforringelsen som skjer i refusjonsperioden på 3 år tilsier at slike spekulasjoner ikke gir noen gevinst av betydning. Løyvesystemet med driveplikt er også med på å sikre at kjøretøyet brukes i samsvar med formålet.

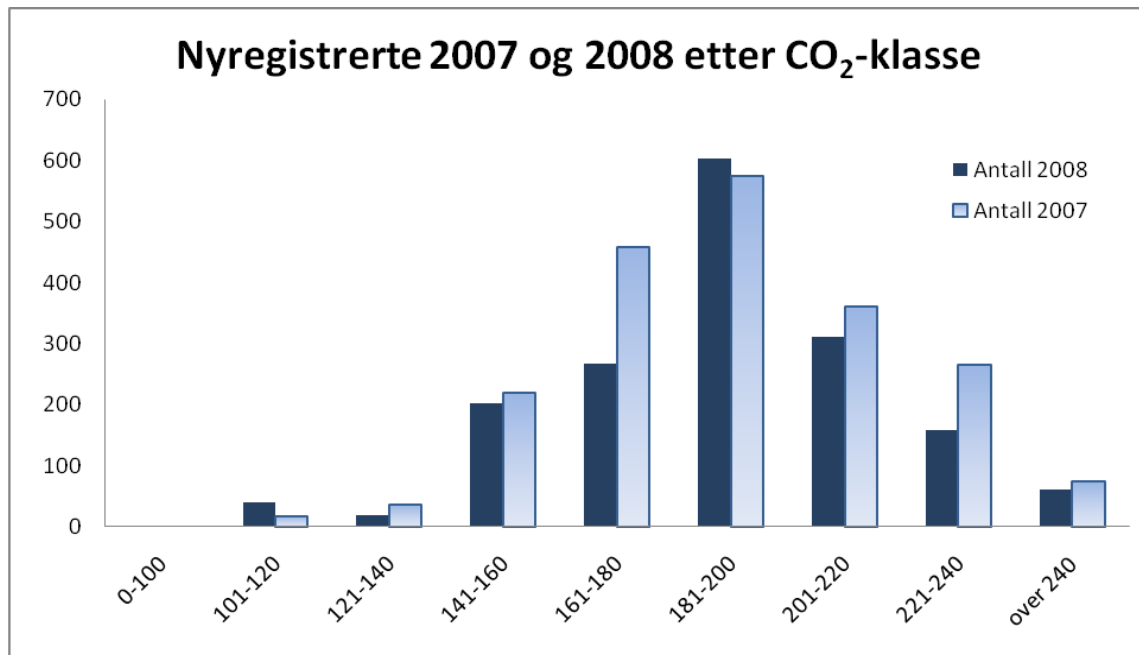
### Funksjonelle krav til kjøretøy i drosjetrafikk

For biler som skal gå i drosjetrafikk må stilles en rekke funksjonelle krav fordi den skal dekke et mangfold av kundebehov, foruten at den også er sjåførens arbeidsplass. Blant brukergrupper er både bevegelseshemmede, skolebarn, reisende til/fra sykehus, forretningsreisende, fritidsreisende med mer. Ofte reiser flere sammen og noen har også med bagasje. Og man forutsetter at drosjer er tilgjengelig døgnet rundt, på alle veier uansett vær- og føreforhold. Høy grad av trafiksikkerhet er en selvfølge i drosjer, som for annen yrkesmessig persontransport.

De funksjonelle krav slår ut i valg av bilmodell, som betyr at disse har noe kraftigere motorer, høyere vekt, automatgir og andre egenskaper som leder til at de aktuelle valg i markedet ligger utenfor det nivå på CO<sub>2</sub>-utslipp avgiftsreglene i dag favoriserer (dvs under 120 g CO<sub>2</sub> pr km).

## CO<sub>2</sub> utslipp fra drosjebiler

Fra Opplysningsrådet for Veitrafikken har vi fått oversikt over utslippsnivået for nyregistrerte taxibiler i 2007 og 2008. For begge år er det registrert et gjennomsnitt på 190 g CO<sub>2</sub> pr km.



Taxinæringen er en del av det samlede kollektive transporttilbudet, og har som alle andre et ansvar for å yte sitt bidrag til å redusere CO<sub>2</sub>-utslippene fra sektoren. Mye vil oppnås ved at større del av næringen går over til biler med utslipp under gjennomsnittet. Tilbudet på aktuelle drosjebiler er sterkt begrenset i CO<sub>2</sub>-klassen under 120 g pr km. Hvis avgiftspolitikken derimot ble lagt opp mer mot de aktuelle tilbud på modeller med utslippsnivå opp mot 200 g pr km, kan CO<sub>2</sub>-reduksjonen bli reell for hele sektoren samlet.

Og samtidig ville man opprettholdt de funksjonelle krav til det samlede taxitilbudet på en måte, at drosjene blir et sterkere virkemiddel for å redusere personbilbruken i samfunnet. Det vil representere en ytterligere reduksjon av CO<sub>2</sub>-utslippene. For drosjenæringen blir det et mer motiverende tiltak, enn den foreslåtte avgiftsøkning – som kun virker demotiverende på utøverne fordi de ikke opplever tilbudet på biler under 120 g pr km som aktuelt for dem.

### Nysalg av taxibiler og trafiksikkerhet

Det registreres årlig ca 1.500 – 1.800 nye drosjebiler. I 2008 var gjennomsnittsalderen på disse 2,95 år. Snittalder ved utrangering er 4,51 år. Alderen på drosjebiler sank merkbart etter mva-reformen i 2004. Effekten mht trafiksikkerhet er målbar, ved at bilenes tekniske stand har medvirket til at drosjene påviser stadig synkende ulykkestall.

Antall trafikkulykker med personskade og taxi involvert, sank fra 74 i 2007 til 52 i 2008, en nedgang på 27 prosent. I perioden 1995-2000 var det gjennomsnittlig 142 slike ulykker pr år. Ved siden av synkende ulykkestall, viser statistikken også at de personskader som oppstår har mindre innslag av alvorlige skader enn tidligere.

Den foreslåtte avgiftsomlegging vil stimulere til kjøp av lettere biler uten samme nivå mht sikkerhet som dagens drosjebestand. Det kan bidra til at den gunstige utvikling i ulykkestallene stopper opp.