



Finansdepartementet
Postboks 8008 Dep
0030 Oslo

Deres ref:

Vår ref: JB/

Oslo, 1. jun. 2010

Engangsavgift for drosjer – kap 5536, post 71.

Norges Taxiforbund (NT) foreslår at 40-prosentregelen for drosjer i engangsavgiftens CO₂-element, gjeninnføres for biler med utslipp under 180 CO₂ g/km i forslag til statsbudsjett for 2011. (Jfr budsjettets kap 5536, post 71 og avgiftsgruppe h).

I Statsbudsjettet 2010 ble drosjenes avgiftslette endret ved at 40-prosentregelen ble fjernet for CO₂-elementet for alle drosjebiler. Begrunnelsen var at man ønsket fullt utslag av avgiftselementet, som tiltak for større innslag av lavutslippsbiler i drosjenæringen.

Drosjene hadde et relativt høyt gjennomsnittlig CO₂-utslipp, sammenlignet med utviklingen i det samlede personbilmarkedet. Det skyldes hovedsakelig at modelltilbudet som tilfredsstillte de funksjonelle krav en drosjeeier må stille til kjøretøyet, i mindre grad også har vært kjøretøy med lavt CO₂-utslipp. Drosjene har også en problemstilling som er knyttet til et variert tilbud, som betyr at det må være en viss bredde i den samlede flåte av kjøretøy.

Næringens funksjonelle krav til kjøretøy avviker fra en gjennomsnittlig personbil til privat bruk ved en høy baksetefaktor, hensyn til begrenset førerlighet hos passasjergrupper og krav til framkommelighet på et hvert føre og til en hver tid. Og selvsagt spiller driftsøkonomiske forhold ved store kjørelengder en rolle (opp mot 120.000 km pr år).

Det siste år har det kommet flere aktuelle modeller for drosjemarkedet med utslipp under 180 g CO₂ pr km, men svært få under 120 g pr km. Det nye tilbudet har slått ut i kjøpsstatistikken og det gjennomsnittlige utslipp av CO₂ fra nye drosjebiler har gått ned fra ca 190 g/km i 2008 til 176 g/km i 2009. Det er markert nedgang i nye kjøretøy med utslipp over 200 g/km.

Utviklingen i denne positive retning vil forsterkes dersom det ble et sterkere avgiftsmessig skille mellom reelle tilbud i markedet for nye drosjer. Vi foreslår derfor at full CO₂-avgift kun beregnes for biler med utslipp over 180 g/km. Samtidig beregnes CO₂-avgift med kun 40 prosent av privatbilers CO₂-avgift for biler under 180 g/km.

Isolert vil dette kunne gi et provenyrtap på 30 mill kroner, men vi ser dette også i sammenheng med at også annen yrkesmessig transport bør sidestilles med drosjenæringen mht CO₂-elementet i engangsavgiften. Spesielt har vi merket oss avgiftsreglene for mindre varebiler.

I 2010-budsjettet ikke ble foretatt noen endring i avgiftsreglene for andre kjøretøy i yrkesmessig trafikk enn drosje. Varebiler en avgiftsbelastning på kun 22 prosent av personbilavgiften, der drosjene hadde/har 40 prosent. Man kan utjevne denne forskjellen mellom næringsdrivende ved å

sette avgiften for både avgiftsgruppe b og h med hensyn til CO₂-elementet til 40 prosent for biler med utslipp under 180 g/km. For biler med høyere utslipp beregnes CO₂-elementet til 100 prosent av avgiften for personbil.

En slik løsning vil gi både en positiv proveny-effekt, være et helhetlig og miljøpolitisk viktig signal og ha en gunstig klima-effekt.

Vi har orientert Samferdselsdepartementet om vårt forslag og møtt positiv holdning der.

Vi håper vårt forslag om delvis gjeninnføring av 40-prosentregelen for drosjers CO₂-element i engangsavgiften, kan fremmes i forslag til statsbudsjett for 2011. Det vil ha sammenheng med andre tiltak som gjennomføres for å redusere utslippene fra drosjenæringen. Blant tiltakene Norges Taxiforbund har vært med på å utvikle, kan vi nevne:

- Etablering av landsdekkende kurstilbud i ECO-driving for drosjeførere
- Etablering av en verktøy-kasse med miljøkrav ved offentlige kjøp av drosjetjenester (DiFi-prosjekt)
- Etablering av kravsett for sertifisering som Miljøfyrtårn for taxisamvirker (dvs taxisentraler med tilsluttede løyvehavere samlet)

Dersom det er behov, står vi til tjeneste med ytterligere informasjon om miljøarbeidet i taxinæringen.

Med hilsen
Norges Taxiforbund

Karen Eldbjørg Toven
Direktør

Kopi til: Samferdselsdepartementet
