



Notat til høring, statsbudsjettet 2012

Transport- og kommunikasjonskomiteen 25.10.2011
Direktør Lars Hjelmeng. Styreleder Knut Thomassen.

Drosje er kollektivtransport

Norges Taxiforbund (NT) deler Regjeringens mål om "eit moderne transportnett i heile landet" (SD s 9) og om bedre kollektivtransport og redusert personbiltrafikk (s 106).
Drosjene spiller en vesentlig rolle i dette, som det fleksible leddet i kollektivtrafikken.

Samferdselsministeren og andre samferdselspolitikere har flere ganger slått fast at drosjer er en del av kollektivtrafikken og det offentlige transporttilbudet, slik også hele lovgivningen er bygd på. Like fullt er det deler av forvaltningen som ikke tar dette inn over seg, herunder Finansdepartementet. (Se under)

Forslag i statsbudsjettet 2012

NT har merket seg positive forslag som videreføring av prosjektet KID, oppfølging av NTP, og et nytt prosjekt for "tunge" TT-brukere.

Til det siste er det verdt å opplyse at antall nye drosjer med rullestoltilbud (maxitaxi) er redusert med ca. 25 prosent de siste fem årene. I proposisjonen fra SD understrekes flere steder kravene til universell utforming i transportsektoren. Økningen av CO₂-avgiften for drosjer mellom 5 og 10 seter fra 2010, økte prisen med opptil 160.000 kroner for en slik bil. Det finnes ikke alternativer med lavere utslipp. Politikken virker mot uttalt hensikt.

I forslaget til statsbudsjett har NT reagert spesielt på to ting, begge i Finansdepartementets prop 1 LS, "Skatter og avgifter og toll". Disse er også tatt opp i høring med Finanskomiteen den 18/10:

1: Kap 5536, post 7, Engangsavgiften; forskjellsbehandling av yrkesmessig transport,

I budsjettet for 2010 ble CO₂-komponenten i engangsavgiften for drosjer hevet fra 40 til 100 prosent av tilsvarende avgift for privatbil. I budsjettforslaget for 2012 er 100 prosent CO₂-avgift videreført, samtidig med at den nye NO_x-komponenten foreslås belastet drosjene med 100 prosent (Prop 1 LS side 87). Samtidig foreslås både CO₂- og NO_x-komponentene for varebiler satt til 25 prosent av privatbilavgift.

Effekten av NO_x-avgift diskuteres. Andre tiltak vil ha bedre effekt, bl a fordi problemene er knyttet til den eldre del av bilparken. Nyere dieselmotorer har mindre NO_x-utslipp, bl a som følge av Euro 5-kravene. Derfor vil en redusert belastning av NO_x-avgiften for drosjer være en logisk løsning, fordi de er yngre og utnyttes 5-6 ganger mer enn en vanlig personbil.

Norges Taxiforbund opplever i tillegg dette som klar forskjellsbehandling i disfavør av drosjenæringen, og reagerer på holdningen som kommer til uttrykk i proposisjonens formulering: "... mye tyder på at drosjeeiere generelt sett kommer godt ut av dagens avgiftssystem." (Skatter og avgifter s. 87)

Merknaden viser at drosjer her sammenlignes med personbil, og ikke med annen yrkestransport. Forståelsen av drosjenes plass i transporttilbudet og kunnskap om næringens faktiske økonomi, mangler.

Ordningen med redusert sats for varebiler og drosjer er begrunnet i at det gjelder yrkesmessig transport, økonomisk virksomhet og sysselsetting. Det er uakseptabelt at dette stadig uthules. Og: *Hvorfor skal persontransport behandles mye mer ugunstig enn varetransport?*

NT har – blant annet i møte med Transport- og kommunikasjonskomiteen i februar 2011 – dokumentert at næringens lønnsomhet og lønnsevne mange steder er svak. Dette svekker rekrutteringen og er en trussel mot tilbudet, servicenivå og kvalitet. Samferdselsministeren uttrykte også klar bekymring for dette i sitt innlegg til NTs landsmøte den 30. september i år. I samme innlegg signaliserte hun det viktigste tiltaket for en bedring: En mer enhetlig og objektivt fundert løyvepolitikk i hele landet, gjennom revisjon av Yrkestransportloven.

Norges Taxiforbund etterlyser en avgiftspolitik mer i samsvar med den samfunnsnytte næringen representerer, blant annet som utøver av offentlig betalt transport av pasienter, skolebarn, funksjonshemmede og eldre for ca 3 milliarder kroner årlig.

Vårt forslag er minimum gjeninnføring av 40 prosents engangsavgift på alle avgiftskomponenter. Åpenbart korrekt ville være å likestille drosjer med varebiler, og vedta 25 prosent, evt. litt høyere for å utjevne provenyet.

Deler av forvaltningen synes å ha problemer med å forstå at taxi ikke er privatbil, og at drosjenæringen er en del av løsningen, - ikke en del av problemet - når en mer miljøvennlig transportsektor skal fremmes.

2: Fjerning av lønnsfradrag gir en stor og urimelig skatteskjerpelse for drosjenæringen

Forslaget om fjerning av lønnsfradrag for enkeltpersonforetak med ansatte (Prop 1 LS, Skatter, avgifter og toll 2012, s 133) er blant annet begrunnet med at lønnsfradraget etter skattereformen i 2006 mangler en prinsipiell begrunnelse og favoriserer enkeltpersonforetak sammenlignet med aksjeselskaper.

Dette er etter vår oppfatning en feilslått begrunnelse. Enkeltpersonforetak får med forslaget så å si alltid høyere skatt enn hva næring gjennom aksjeselskap eller NUF vil gi. Når forslaget også begrunnes i at det kan være *”et mulig disinsentiv til å organisere seg som aksjeselskap”* må vi minne om at drosjeeiere ikke har lov til å drive som AS og følgelig ikke har noe valg.

Lønnsfradraget er et insentiv til å ha ansatte medarbeidere. I store deler av landet kan næringen heller ikke kompensere et bortfall med prisøkning, grunnet maksimalpriser. Stadig færre drosjeeier tar nå risikoen ved å ha ansatte. For eksempel kjører nå 44,3 prosent av drosjeeierne i Trøndertaxi (en av Norges største taxisentraler) bilen alene, en økning på hele 12,4 prosent fra 2010. En fjerning av lønnsfradraget vil forsterke denne utviklingen ytterligere.

For å kunne motvirke at enkelte selvstendig næringsdrivende med store lønnskostnader kunne få skatteskjerpelse, foreslo finansdepartementet i Ot.prp. nr. 92 (2004 – 2005) å videreføre lønnsfradraget med foretaksmodellen.

Fjerning av lønnsfradraget vil bety en stor og urimelig skatteskjerpelse for drosjenæringen. Særlig for de enkeltpersonforetak som har en forholdsmessig beskjeden næringsinntekt, men som representerer et stort antall ansatte. Med en næringsinntekt i størrelsesorden 580-600.000, vil skatteskjerpelsen bli på 25-30.000 kroner årlig.