



## Notat til høring, statsbudsjettet 2012

Finanskomiteen 18.10.2011

Styreleder Knut Thomassen. Direktør Lars Hjelmeng.

### 1. 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.*

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. Urimelig skatteskjerpelse

Forslaget om **fjerning av lønnsfradrag for enkeltpersonforetak med ansatte** (Prop 1 LS, Skatter, avgifter og toll 2012,s 133) er blant annet begrunnet med å fjerne "*et mulig disinsentiv til å organisere seg som aksjeselskap i tilfeller hvor dette ellers vil være den mest hensiktsmessige organisasjonsform*". I henhold til Yrkestransportloven kan drosjeeiere ikke være organisert som aksjeselskap, og har således ikke noe valg. For norske drosjeeiere blir dette tiltaket derfor en ren skatteskjerpelse, og (nok et) insentiv til ikke å ha ansatte sjåførere, der det er mulig å unngå. (Man er forpliktet til å ha ansatte hvis det er nødvendig for å oppfylle kjøreplikten).

For å utnytte en drosje fullt ut, trengs 1,5 ansatte sjåførere i tillegg til eieren. Bransjen preges av temmelig høy omsetning, men med små marginer. Den foreslåtte fjerning av lønnsfradraget vil derfor ramme mange utøvere hardt og representere en skatteskjerpelse på inntil 30.000 kroner for den enkelte.

*Vi synes dette er sterkt beklagelig og urimelig i en tid der skatter generelt skal holdes uendret, og der lønnsomhet og lønnsevne i drosjenæringen er dårlig.*

### 3. Forskjellsbehandling av yrkesmessig transport

**Kap 5536, post 71. Engangsavgiften:** I budsjettet for 2010 ble CO<sub>2</sub>-komponenten i engangsavgiften for drosjer hevet fra 40 til 100 prosent av tilsvarende avgift for privatbil. NT forslø at 40 prosent ble gjeninnført for drosjer med utslipp under 160 g CO<sub>2</sub> pr km, i budsjettet for 2011. Det ble ikke fulgt opp i vedtaket.

I budsjettforslaget for 2012 er 100 prosent CO<sub>2</sub>-avgift videreført, samtidig med at den nye NO<sub>x</sub>-komponenten foreslås belastet drosjene med 100 prosent (Prop 1 LS side 87). Samtidig foreslås både CO<sub>2</sub>- og NO<sub>x</sub>-komponentene for varebiler satt til 25 prosent av privatbilavgift.

Effekten av NO<sub>x</sub>-avgift diskuteres. Andre tiltak vil ha bedre effekt, bl a fordi problemene er knyttet til den eldre del av bilparken. Nyere dieseler har mindre NO<sub>x</sub>-utslipp, bl a som følge av Euro 5-kravene. Derfor vil en redusert belastning av NO<sub>x</sub>-avgiften for drosjer være en logisk løsning, fordi de er yngre og utnyttes 5-6 ganger mer enn en vanlig personbil.

## Forskjellsbehandling

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

NT har alltid oppfattet ordningen med redusert sats for varebiler og drosjer som begrunnet i at det gjelder yrkesmessig transport, økonomisk virksomhet og sysselsetting. Hvorfor skal persontransport behandles mye mer ugunstig enn varetransport?

I løpet av de tre første år (refusjonstiden) kan en drosjebil ofte ha en samlet kjørelengde på ca 300.000 km, og altså overskride de 260 000 km Finansdepartementet anser som en personbils levetid. Således kan avgiftsordningen for drosjene neppe forsvare formuleringen om at næringen ”kommer godt ut av det”. Tvert imot viser sammenligningen med varebilavgiftene at drosjene blir avgiftsbelagt langt hardere enn annen yrkesmessig transport.

I proposisjonen fra SD understrekes flere steder kravene til universell utforming i transportsektoren. Økningen av CO2-avgiften for drosjer mellom 5 og 10 seter, økte prisen med opptil 160.000 kroner for en slik bil, noe som er en vesentlig årsak til at antallet biler med tilbud til rullestolbrukere går drastisk ned (25 % på de siste fem årene). Det finnes ikke alternativer med lavere utslipp. Politikken virker mot uttalt hensikt.

## Svak lønnsomhet og lønnsevne

NT har – blant annet i møte med Transport- og kommunikasjonskomiteen i februar 2011 – dokumentert at næringens lønnsomhet og lønnsevne til dels 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.

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

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.