



19.10.2010

Direktør Karen Eldbjørg Toven
Utredningssjef Jørn Berthelsen

Drosjene og CO₂-avgiften

Kap 5536, post 71

Norges Taxiforbund (NT) mener at refusjon i engangsavgiftens CO₂-element for drosjebiler må gjeninnføres for taxier med CO₂-utslipp opp til 160 g pr km.

Stortinget vedtok å fjerne denne ordningen med virkning fra 2010. Vedtaket innebærer at drosjene må betale samme CO₂-avgift som privatbilene, mens 40 prosent opprettholdes for vekt- og ytelsesavgiftene. Dette avgiftselementet utgjør ca 30.000 kroner pr bil, samtidig som det er så godt som umulig for næringen å unngå avgiften på grunn av de funksjonelle krav som stilles til drosjebiler. En endring vil samlet utgjøre rundt 20 millioner kroner i lavere proveny.

Norges Taxiforbund understreker viktigheten av at drosjene anerkjennes som del av kollektivtrafikken. Drosjene er "limet" i kollektivtrafikken. Det må gjenspeiles i avgifter og øvrige rammebetingelser.

Synkende CO₂ utslipp fra drosjebiler

CO₂-utslipp fra drosjebiler er synkende. Gjennomsnittet for nye drosjer i 2009 var på 176 gram CO₂ pr km, en nedgang fra 190 i årene før. Til og med tredje kvartal i 2010 er tallet 158. Tilbudet på aktuelle drosjebiler er sterkt begrenset i CO₂-klassen under 120 g pr km. Hvis avgiftspolitikken blir rettet inn på de aktuelle tilbud på modeller med utslippsnivå opp mot 160 g pr km, kan CO₂-reduksjonen bli reell for sektoren samlet. Samtidig vil man opprettholde de funksjonelle krav til det samlede taxitilbudet.

Funksjonelle krav til kjøretøy i drosjetrafikk

Drosjer skal ivareta et mangfold av kundebehov og er sjåførens arbeidsplass. I 2009 ble det kjørt 34,2 millioner taxiturer i Norge, eller rundt 93.700 pr døgn. 25 prosent av kundene står for 88 prosent av trafikken. Dette er i stor grad personer som ikke kan benytte andre kollektivtilbud; syke, funksjonshemmede, skoleelever. Ca. en tredel av all drosjetransport er offentlig kjøring. Drosjer skal være tilgjengelig døgnet rundt, på alle slags veier, uansett vær- og føreforhold. Høy grad av sikkerhet er et krav for drosjer, som for annen yrkesmessig persontransport.

Kravene slår ut i valg av bilmodeller som må ha noe kraftigere motorer, høyere vekt, automatgir og andre egenskaper som gjør det vanskelig å ligge under det nivå på CO₂-utslipp som avgiftsreglene i dag favoriserer (dvs. under 120 g CO₂ pr km).

De siste årene har gitt synkende ulykkestall og færre alvorlige personskader i drosjetrafikken. Denne utviklingen kan stoppe opp dersom avgiftene stimulerer til kjøp av lettere biler uten samme nivå for sikkerhet som dagens drosjebestand.