

København d. 16. maj 2009

Til Folketingets trafikudvalg.

**Vedr. L 172 (som fremsat): Forslag til lov om ændring af lov m
taxikørsel m.v. (Krav til miljøegenskaber og energieffektivitet
for køretøjer omfattet af taxilovgivningen).**

Som ansat Taxichauffør har jeg gennemlæst ovenstående forslag og gennemgået behandlingen af forslaget.

Lad mig først udtale min støtte til forandringer i min branche, og også min støtte til at vi i taxibranchen skal løfte vores del af det tunge åg det er at rette op på det skrantende klima vi har skabt på vores planet.

Tanken med forslaget er godt, det virker bare ikke gennemarbejdet nok, og for delen med registreringsafgiften, vil effekten være stik modsat af, hvad intensionen med forslaget er.

Når en bil bruges som taxi, bør det tages i betragtning at ifølge lovgivningen er taxier til for at servicere alle, herunder også kunder der skal på skiferie – med ski, Ferierejsende familie med bagage og barnevogn, den handicappede med en sammenklappelig kørestol, Kunstmaleren der skal til galleriet med sine malerier. Med andre ord vil bilen en stor del af tiden køre med ekstra vægt, hvilket vil betyde et proportionelt stigende udslip, jo mindre bilens motor bliver.

Et eksempel på dette er en sammenligning der blev lavet på enten DR1 eller TV2 for et par år siden, mellem 2 SUV biler, en Suzuki Grand Vitara og en Mercedes ML. Vitaraen stod opført til 12 Km/l og ML'en til 9 Km/l. Man udførte en fysisk test med en hestetrailer med hest hægtet efter bilen. Resultat var at Vitaraen kørte ca 2,4 km/l medens ML'en kørte ca. 8 Km/l. Eksemplet er ikke helt i skoven, da de opgivne tal for en bil fremstilles med bil med fører, uden den belastning den vil få som taxi. Bemærk at jeg absolut ikke mener at en SUV overhovedet har nogen berettigelse som taxi, det er princippet med kraftoverskud der belyses, og som har en stor betydning for en taxis CO2 udslip, uanset biltype, model eller relativ størrelse.

Som det ses i eksemplet, vil tanken med at gøre taxierne mindre, måske nok på papiret give en CO2 besparelse, men i virkelighedens verden vil det i bedste fald give en nulløsning, i værste fald vil forslaget medføre en øget forurening fra taxierne.

Den anden del af forslaget som er baseret i Regeringens og DF's skatteaftale, nemlig ændringen af registreringsafgift for taxier, har jeg derimod meget svært ved at se noget fornuft i overhovedet.

Jeg kan sagtens se det fornuftige i, at man vil begrænse antallet af "store luksusbiler" i branchen. Den ændring af registreringsafgiften man foreslår i L172 vil sikkert også betyde at en stor del af disse flydere vil forsvinde fra gadebilledet.

Desværre vil forslaget ved sin vedtagelse også betyde at en del miljørigtige biler vil blive erstattet med mindre miljøvenlige alternativer.

Jeg har lavet en sammenligning med 7 af de biler der må ventes at være interessante som taxi.

bil	Km/l	CO2 udledning	Newtonmeter Kraftoverskud	Reservedels index	over 70% afgiftsgrænsen
1	18,5	165	300	76	JA
2	20,4	159	250	132	JA
3	17,5	163	320	132	NEJ
4	14,3	191	305	140	NEJ
5	16,9	165	320	121	NEJ
6	14,3	165	196	105	NEJ
7	18,9	139	400	113	JA

Alle biler er valgt med en 2.0 eller 2.2 liters dieselmotor og alle tallene er fabrikantens officielle tal fra egne hjemmesider, reservedelsindekset er fra Bilmagasinet.dk

- Som det ses, er tre af bilerne over 70% grænsen, bil nr. 3 og 6 ligger lige på grænsen og kan med udstyrspakke forventes at overskride.
- Bil nr. 2 og 3 er begge VW Passat, som det kan ses, vil det være mere attraktivt for en taxivognmand at købe det mindre miljøvenlige alternativ.
- Kigger man på priserne, er det bil 7) der er den store taber, i sammenligningen er det den bil der har klart mindst CO2 udledning, og i øvrigt fås bilen med f.eks. træthedsdetektor der advarer hvis chaufføren bliver usikker, pre-crash (uheldsminimering) og "nattesyn" der giver den ekstra sikkerhed for kunderne.
- Bilerne er som følge: 1) Mercedes B-klasse 2) VW Passat Bluemotion 3) VW Passat 4) Hyundai Sonata 5) Skoda Octavia 6) Toyota Avensis 7) Mercedes E-klasse.

Da registreringsafgiften i Danmark ikke blot omfatter biler, men også alle de miljømæssige foranstaltninger og det ekstraudstyr en bil er bestykket med, vil man ikke blot give en vognmand incitament til at købe en mindre bil, men man vil også, og da det er nemmere at spare her, formentlig give større incitament til at spare på det ekstraudstyr der skal sikre en god og arbejdsmiljø forsvarlig indrettet arbejdsplads til taxichaufføren, og spare på de eventuelle miljømæssige tilvalg der kan gøres, da disse vil påføre vognmanden en uforholdsmæssig stor ekstra udgift. Som eksempel kan nævnes, at et sæt hjul med øget rulle diameter og nedsat rullemodstand nemt kan koste ca. 20.000 kr, og derved sende en nyindkøbt taxi over afgiftsgrænsen.

Sidst men ikke mindst, er der heller ikke nogen steder, hverken i nuværende regler eller L172 nævnt noget som helst om taxien som chaufførens arbejdsplads, og de negative konsekvenser L172 helt uvægerligt vil få på chaufførernes arbejdsmiljø. I forvejen er der blandt taxichauffører tale om overdødelighed på grund af blodpropper i benene, og en øget nedslidning på grund af de trange og dårligt tilpasbare forhold en chauffør arbejder under.

At man ikke tidligere har fået oplysninger som ovenstående i høringsvarene til L172 skyldes nok, at man ikke har spurgt om det.

På baggrund af ovenstående har jeg følgende spørgsmål til Transportministeren og/eller Trafikudvalget:

- Hvad vil Transportministeren/trafikudvalget gøre for at sikre, at L172 ved vedtagelse, ikke kommer til at medføre en forringelse af arbejdsmiljøet for taxichaufføren.
- Hvad vil Transportministeren/Trafikudvalget gøre for at sikre, at de sikkerhedsmæssige forhold for fører og/eller passager bliver sikret, i forbindelse med vedtagelsen af L172.
- Hvad vil Transportministeren/Trafikudvalget gøre for at sikre, at vedtagelsen af L172 ikke vil få en reel negativ indvirkning på klimaet i stedet for den ønskede umiddelbare nedsættelse af CO2 udledningen fra taxierne. Herunder, at sikre at afgiftssystemet ikke tvinger taxivognmænd til at vælge dårligere alternativer.
- Hvad vil Transportministeren/Trafikudvalget gøre for at sikre, at taxibranchen også i fremtiden kan servicere alle sine kunder, og ikke blot kunder med lidt eller ingen bagage.
- Vil eller kan Transportministeren/Trafikudvalget svare på, hvorfor taxichauffører skal tvinges til at køre i mindre og mere usikre biler, når privatpersoner samtidig gives mulighed for at købe større og mere forurenende biler med afgiftsnedsættelse, blot man fjerner bagsædet og derved umuliggør samkørsel/sampendling, med deraf følgende mulig miljøgevinst.

Med venlig hilsen
Ivan Naurholm
Taxichauffør