

Folketingets Transportudvalg

ATAX

Arbejdsgiverforening for taxibranchen
Rosenlunds Allé 8
2720 Vanløse

Tlf. 38 71 80 00

Fax 38 71 83 00

Vanløse 24. oktober 2014

Behov for ro i taxibranchen – er fjernelse af frikørselsordningen bæredygtig

Vi skal opfordre til, at forslaget om fjernelse af frikørselsordningen for taxi tages af bordet, da vi ikke anser forslaget for at være bæredygtig.

Samtidig vil vi gerne indbyde til en dialog omkring forholdene i branchen.

Konsekvenserne af en fjernelse af frikørselsordningen vil ramme taxibranchen meget hårdt og samtidig have en væsentlig negativ indvirkning på beskæftigelsen i branchen, samt de mennesker og associerede brancher, der er indirekte økonomisk afhængige af taxibranchen i større eller mindre grad.

Der er efter vores opfattelse al mulig grund til at være meget forsigtig med radikale økonomisk belastende ændringer af forudsætningerne for drift af taxivirksomhed, medmindre man ønsker at understøtte den i forvejen store taxidød i Danmark.

Som det fremgår af bemærkningerne til det fremsatte lovforslag, så forudsættes det, at de stigende omkostninger for erhvervet overvælttes på priserne for ydelserne, altså taxikørsel. Men i samme afsnit i forudsætningerne fremgår klart og tydeligt, at det er tvivlsomt, om meromkostningerne kan overvælttes, da priserne for taxikørsel er underlagt offentlig regulering.

Det er utvivlsomt, at stigende priser på taxikørsel risikerer at påvirke efterspørgslen negativt.

Samtidig fremgår det af bemærkningerne, at adfærdseffekterne forventes at indebære et ændret arbejdsudbud, mindre forbrugsmuligheder og en substitution fra køb af taxiudlejninger til køb af andre varer og tjenesteydelser.

Der forventes og regnes således med en mindre indtjening i taxierhvervet, en mindre lønsomhed i taxierhvervet, mindre forbrugsmuligheder og et mindre arbejdsudbud i taxierhvervet med stigende arbejdsløshed til følge.

Vi har gennem de seneste år oplevet en lang række tiltag på området persontransport i mindre personbiler. Kørsel som er reguleret i taxiloven.

Udgangspunktet for reguleringen har hver gang været et ønske om at skabe billigere kørsel til de offentlige kunder regionerne og kommunerne. Midlet har dels været at sætte nye tilladelsestyper på gaden til at konkurrere med taxierhvervet og dels at sætte de 5 offentligt ejede og drevne trafikselskaber til at udbyde og koordinere kørslen.

De seneste overvejelser handler nu om at fjerne frikørselsordningen for taxitilladelse, idet man fra Finansministeriets side forestiller sig, at der vil komme et provenu i størrelsesordenen 225 millioner kr. årligt.

Det er her forudsat, at folk, såvel taxivognmænd som købere af frikørte taxier vil fortsætte med at agere som de gør i dag. Dette til trods for, at alle erfaringer viser, at radikale ændringer i de økonomiske forudsætninger for virksomheder og borgere medfører en radikal ændring i folks adfærd.

Som det er i dag købes en bil til taxibrug med en mindre afgift end sædvanlig registreringsafgift. Når bilen har været anvendt som taxi i over 2 år og har kørt over 250.000 km, kan den sælges uden erlæggelse af registreringsafgift.

Med ca. 4.500 taxier på landsplan, der under de nuværende forhold udskiftet med et gennemsnit på 3 år, er der altså tale om ca. 1.500 biler om året ud af en samlet dansk bilpark på omkring 2,25 mio. biler.

En bil indregistreret som taxi er vognmandens produktionsmiddel.

Enhver ændring af vilkårene for erhvervelse, drift og afhændelse af driftsmidler vil naturligvis have væsentlig betydning for økonomien for såvel erhvervet i almindelighed som for den enkelte taxivognmand.

En så radikal ændring som fjernelse af frikørselsordningen vil medføre uoprettelige påvirkninger af taxierhvervet.

Den økonomiske krise har ramt det danske taxierhverv meget hårdt. Dels har den medført at det private taxiforbrug er faldet, dels har den medført et fald i erhvervmæssig kørsel, da også erhvervs kunderne er påvirket af den økonomiske krise.

For begge kundesegmenters vedkommende gør sig gældende, at taxiforbruget er et af de områder man har søgt at skære på.

Herudover har konkurrencen fra de offentligt subsidierede trafikselskaber, samt de nyligt etablerede OST biler medført, at en stor del af taxibranchens omsætning fra offentlige kunder er faldet bort.

Når man ser på, hvordan den enkelte taxivognmand/-virksomhed må forventes at reagere på ændringerne vil der primært være tre typer adfærdsmæssige konsekvenser.

En række taxivognmænd må forventes at lukke deres vognmandsforretning ned indenfor en kortere periode.

En række taxivognmænd må forventes at vælge at afskedige deres chauffører og blive enligkørende vognmænd.

Et meget stor del af de resterende taxivognmænd må forventes fremadrettet at tage til Tyskland og købe brugte biler til brug som taxier i Danmark og når bilerne ikke længere skal anvendes som taxier tage til Tyskland og sælge dem igen.

Der er forventeligt ingen eller meget få taxivognmænd, der vil købe biler i Danmark og søge at sælge dem i Danmark idet efterspørgslen af brugte taxier, som skal afgift berigtiges ved videresalg til privatkørsel, må forventes at være næsten lig nul.

Det må samtidig forventes, at der vil ske en større skattemæssig afskrivning af bilerne en tilfældet er på nuværende tidspunkt, hvorfor skatteprovenuet vil blive lavere.

Med venlig hilsen



Jens Vegge Bjørck

Direktør

jvb@atax.dk