



# 2300 færre ansatte i taxibranchen om tre år

Deputation i skatteudvalget vedr. 'Afgiftsharmonisering af  
registreringsafgiften'

For kort tid

Branchen er ikke klar til en omstilling på 4 uger

Forkerte  
forudsætninger

Forslaget bygger på forkerte forudsætninger –  
provenuet er der ikke

Tilgængelighed  
mindskes

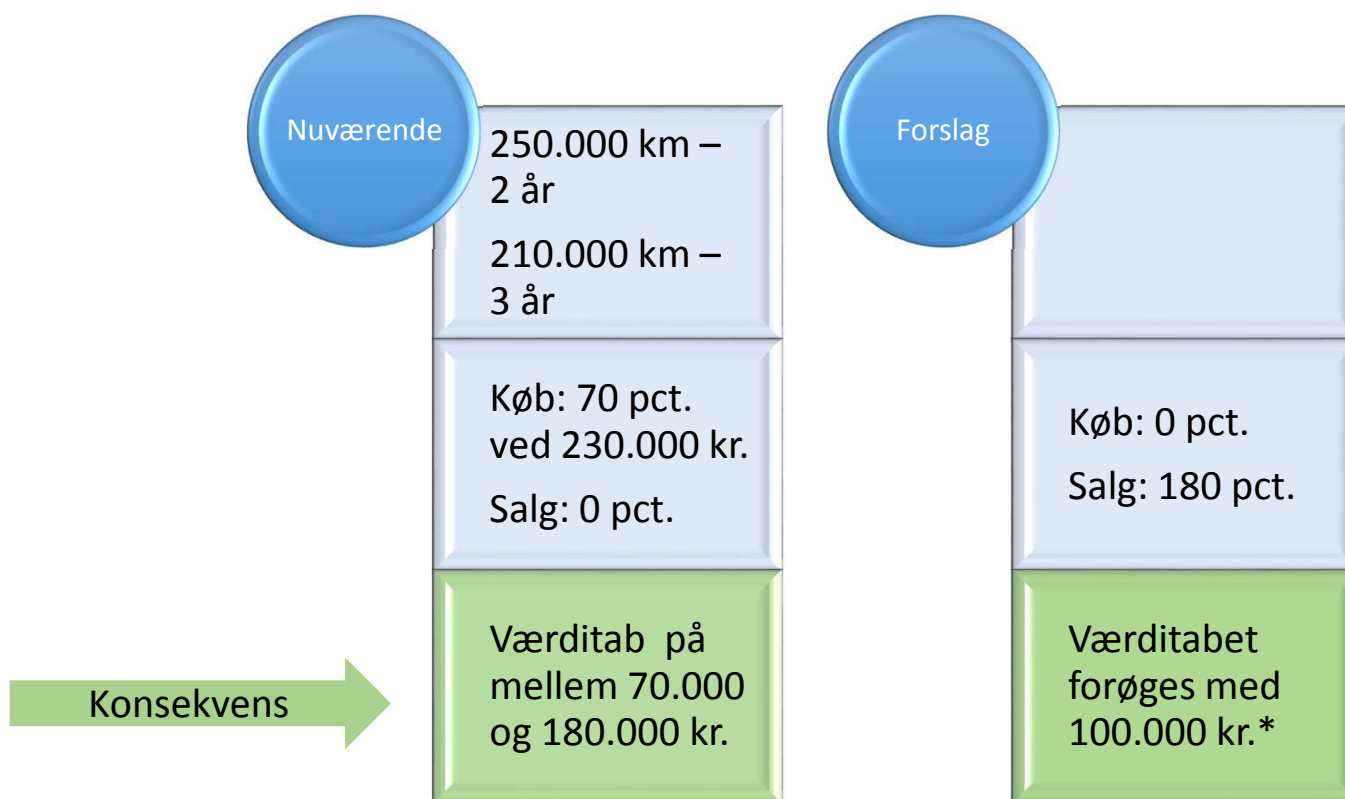
Afskaffelsen af frikørselsordningen får uoverskuelige  
konsekvenser for tilgængeligheden af taxier, særligt  
i Udkants-Danmark

## FAKTA OM TAXIBRANCHEN:

- Ca. 12.000 ansatte inkl. følgeindustri
- 1,98 ansatte pr. virksomhed.
- Ca. 4.800 biler.
- Årlig omsætning ca. 5 mia. kr.
- Markedet for taxi er reguleret bl.a. for at sikre muligheden for taxikørsel i hele landet.
- Fra 2009 til 2013 er antallet af taxier faldet med 15 pct., svarende til en absolut nedgang på knap 850 biler.
- Taxierhvervets omsætning udgør 22 pct. af det landbaserede persontransport.

*Kilde: Danmarks Statistik*

# Frikørselsordningen er ikke en guldgrube forretning



**Konsekvens: Lukning af taxiforretninger og afskedigelse af ansatte**

\* Ved salg efter to år.  
Skatteministeriets beregninger

# Forslaget bygger på urealistiske beregninger

- Skatteministeriet vurderer at der ikke sker adfærdsændringer ved afskaffelse af frikørselsordningen jf. SAU spm. 907 (alm. del)
- Transportministeriet fastslår derimod at en adfærdsændring ikke er utænkelig jf. TRU spg. 24 (alm. del)
- Skatteministeriets beregninger bygger på præmissen om, at antallet taxier vil være uændret efter afskaffelsen af frikørselsordningen

**Vi mener, at bilerne vil komme til at køre længere, og der vil være færre taxier**

# Beregningerne tager ikke højde for nødvendig DUT-regulering

- KL, Danske Regioner og Trafikselskaberne har i deres høringssvar peget på, at en afskaffelse af frikørselsordningen **vil kræve DUT-regulering**. Dette har Skatteministeriet ikke indberegnet
- 55-80 pct. (afhængig af område) af **taxiernes omsætning** kommer fra det offentlige igennem trafikaftaler
- Beregningerne om et merprovenu på 135 millioner kroner hvert år, vil blive undermineret af kravene til **DUT-reguleringer** på området.

## Uddrag fra KL's høringssvar:

*"KL skal i denne sammenhæng henvise til en tilsvarende sag i 2014 (pkt. 151 på lov- og cirkulæreprogrammet), hvor kommunerne blev negativ kompenseret som følge af skærpede energi- og miljøkrav til taxier" ".. kommunerne bør kompenseres for de skønnede merudgifter"*

# Beskæftigelsen vil falde

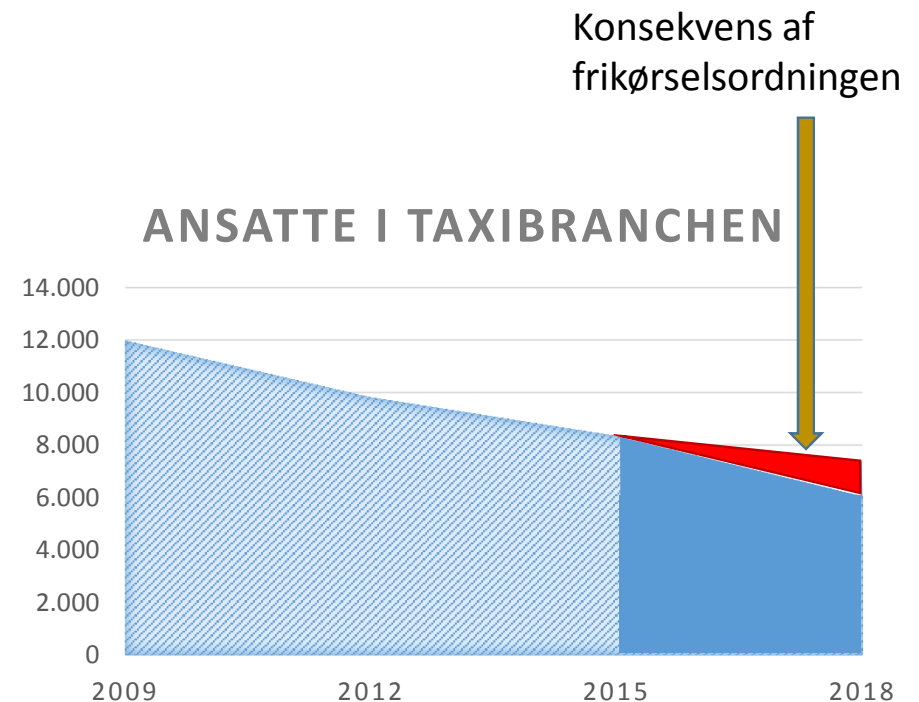
## Beregninger fra Dansk Taxi Råd\* viser:

- I 2018 vil der være 2.300 færre ansatte i taxibranchen. **1.300** af disse vil blive afskediget som direkte konsekvens af frikørselsordningen.

## Beregninger fra Skatteministeriet viser:

- At 400 arbejdspladser vil forsvinde som konsekvens af afskaffelsen af frikørselsordningen

Der vil forsvinde 900 arbejdspladser mere end Skatteministeriet har beregnet



\* Tabet af 2300 arbejdspladser bygger på en medlemsundersøgelse foretaget af DTR i perioden 1. til 4. november.

Registreringsafgiften mellem OST og taxi sidestilles  
- men konkurrencevilkårene er forskellige

<b>FAKTA OM FORSKELLENE I FORPLIGTELSER MELLEM TAXI OG OST-TILLADELSE:</b>		
	<b>Taxi</b>	<b>OST</b>
<b>Serviceforpligtelse</b>		
Døgnbetjening	Ja	Nej
Tilslutning til bestillingskontor	Ja	Nej
<b>Tekniske krav</b>		
Taxameter	Ja	Nej
Kontrolapparat	Ja	Nej
Videoovervågning	Ja	Nej



# En udskydelse af ikrafttrædelse vil kunne give en anstændig overgang

Nuværende aftaler vil ikke blive undermineret

Afskaffes frikørselsordningen undermineres de aftaler, som allerede er indgået

Vognmænds eksistensgrundlag vil ikke blive truet

Kørselskontrakter er indgået for de næste 1 til 3 år, på de eksisterende rammevilkår. De kan ikke ændres og derved trues vognmandens eksistensgrundlag

Ingen overraskende beskatning

Nye taxier, der er bestilt i 2014 til indregistrering i 2015, vil blive ramt da rammevilkårene ændres

Vil ikke betyde hamstring

Det er ikke muligt at "hamstre" taxier: én bil til én tilladelse