



## Skatteministeriet

19. august 2020  
J.nr. 2020 - 6820

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes endeligt svar på spørgsmål nr. 534 af 29. juni 2020 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ruben Kidde (RV).

Morten Bødskov

/ Mette Kildegaard Graversen



## Spørgsmål

Vil ministeren oplyse de provenue-mæssige konsekvenser før og efter tilbageløb og adfærd ved, at alle nye taxaer i Danmark skal være nuludslip-biler fra den 1. januar 2021, forudsat at målet opnås ved, at der ikke gives flere taxalicenser til fossile biler?

## Svar

Fra 2021 gives taximarkedet frit, hvorefter alle ansøgninger om taxitilladelse, der opfylder kravene i taxiloven, vil blive imødekommet. Det er i sagens natur usikkert, hvor mange nye taxitilladelser, liberaliseringen vil medføre fra 2021.

I svaret på TRU alm. del spm. 196 (2019-20) blev det beregningsteknisk forudsat, at det samlede antal taxier vil stige med 20 pct. som følge af liberaliseringen, svarende til ca. 1.000 nye taxier. Samme forudsætning ligger til grund for de provenue-mæssige konsekvenser i *tabel 1*.

Da taxaer ikke betaler registrerings-, ejer eller vægtafgift, vil de provenue-mæssige konsekvenser alene opstå ved afgifter på brændstof og el.

Forudsat at der kun gives taxalicenser til nuludslip-biler fra 2021, skønnes mindreprovenuet efter tilbageløb og adfærd med stor usikkerhed at udgøre ca. 10 mio. kr. årligt og varigt, *jf. tabel 1*.

Tabel 1. Provenue-mæssige konsekvenser ved at der kun gives taxalicenser til nuludslip-biler fra 2021.

Mio. kr. (2021-niveau)	2021	2022	2023	2024	2025	Varigt
Umiddelbart	0	0	0	0	0	0
Efter tilbageløb	0	0	0	0	0	0
Efter tilbageløb og adfærd	-10	-10	-10	-10	-10	-10

Anm.: Der forudsættes en årskørsel på knap 100.000 km. Derudover forudsættes der halv kørselseffekt i 2021 for de nye tilladelser, der gives i 2021 (svarende til at de kommer på markedet i løbet af dette år) og fuld kørselseffekt fra og med året efter. Det er desuden forudsat i beregningerne, at de 1.000 nye taxaer er drevet af el og erstatter en tilsvarende benzinbil. I 2021 betales der lav afgift af el til erhvervs-mæssig opladning af elbiler, mens der fra 2022 og frem betales fuld elafgift. Der beregnes ikke effekt af de eksisterende taxitilladelser, som antages at fortsætte uændret. Der er ikke korrigeret for den omstilling, branchen af sig selv måtte tænkes at foretage. Provenuet er afrundet til nærmeste 10 mio. kr.

Kilde: Egne beregninger.

Det bemærkes, at et stop for flere taxalicenser til fossile biler skal ses i sammenhæng med andre tiltag på transportområdet, som kan fremme en grøn omstilling, ligesom der skal tages hensyn til den generelle infrastruktur, herunder kørselsbehov- og -mønstre.