



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0206366

Dato: 16. november 2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 948 af 24. september 2012.
Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

(Alm. del).

Holger K. Nielsen

/Lene Skov Henningsen

Spørgsmål 948:

Ministeren bedes oplyse, hvilke erfaringer der er opnået med lovændringen i 2009, som hævede registreringsafgiften for taxa'er til 70 pct. og bundgrænsen til 230.000 kr., herunder om de forventede miljømæssige effekter, hvad angår ønsket om mindre og mere energiøkonomisk rigtige biler, er blevet opnået.

Svar:

Registreringsafgiften for taxier blev, som spørgeren er inde på, ændret i 2009 med virkning fra 1. januar 2010 bl.a. for at øge tilskyndelsen til at anskaffe klimavenlige biler. Ændringen gik ud på en forhøjelse af registreringsafgiften for taxier fra 20 pct. til 70 pct., men samtidigt forhøjedes bundgrænsen for registreringsafgiften fra 12.100 kr. til 230.000 kr. Det forventedes, at taxibranchen grundet den skarpere progression, ville ændre nyanskaffelserne i retning af lidt billigere biler. Billigere biler er som oftest lettere og mere brændstoføkonomiske (udleder mindre CO₂) sammenholdt med dyrere, typisk tungere biler. Muligheden for frikørsel blev ikke ændret.

Det skønnedes, at ændringen i registreringsafgiften for taxier, sammen med en politisk aftale om at taxier mindst skal kunne køre 16,1 km pr. liter, ville medføre en reduktion i CO₂-udledningen på ca. 20.000 tons årligt. Desuden forventedes en reduktion i udledningen af partikler på ca. 10 tons årligt.

Det har ikke været muligt at finde opgørelser, der år for år kan belyse de nyregistrerede taxiers energieffektivitet.

I stedet er valgt, at se på den aktuelle bestand, og omregne de enkelte årganges brændstofforbrug til udledning af CO₂ pr. km jf. tabel 1, hvor de syv seneste årganges klimaegenskaber er angivet som gennemsnit. Den gennemsnitlige CO₂-udledning har været jævnt faldende.

Tabel 1	Gennemsnitlig CO ₂ -udledning for årgang						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Gennemsnitlig CO ₂ -udledning	234	233	213	198	167	157	145

Opgørelsesmetoden giver et godt billede af, hvordan taxivognmændenes adfærd med hensyn til anskaffelse af nye biler har været påvirket af de nævnte lovinitiativer. Det er dog ikke muligt, at bedømme effekten af de enkelte initiativer isoleret set.

Fra årgang 2008 til den del af årgang 2012, der er registreret nu, er der sket en reduktion i CO₂-udledningen på godt 9 pct. årligt. Til sammenligning er der i samme tidsrum sket en reduktion i CO₂-udledningen på ca. 3,3 pct. årligt for nyregistrerede dieseldrevne personbiler set under ét. Ordningen med frikørsel for taxier rummer uden tvivl en stor del af forklaringen på, at den kendte del af forløbet for bestandstilpasningen er sket meget hurtigere for taxier end for dieseldrevne personbiler set under ét.