



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 3. juli 2020
J. nr. 2019-7741

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 12. december 2019 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Andreas Steenberg (RV).

Spørgsmål nr. 196:

Vil ministeren redegøre for den årlige CO₂-reduktion opgjort i ton ved, at alle nye taxalicenser udelukkende gives til taxaer, der kører på el eller andre grønne drivmidler for hvert år i årene 2020-2030, herunder beregningsforudsætningerne?

Svar:

I forbindelse med den nye taxilov kan alle ansøgere, der opfylder lovens kriterier, fra 2021 opnå en tilladelse til erhvervmæssig persontransport (taxitilladelse). Siden lovens ikrafttræden 1. januar 2018 har der i en overgangsperiode 2018-2020 været afsat et fast antal nye taxitilladelser, som uddeles ved lodtrækning, såfremt antallet af ansøgere er større end antallet af nye tilladelser. I 2020 udloddes i alt 500 nye tilladelser, heraf de 200 til nul-emissionsbiler. Det er i sagens natur usikkert, hvor mange nye taxitilladelser, den fulde liberalisering fra 2021 vil medføre. Det er ligeledes usikkert, hvilken effekt liberaliseringen vil få på det samlede taxikørselsomfang.

Et estimat på den årlige CO₂-reduktion ved at alle nye taxitilladelser udelukkende gives til taxier, der kører på el eller andre grønne drivmidler fremgår af *tabel 1* herunder. Der er opstillet to scenarier for det samlede kørselsomfang, da dette er usikkert, jf. nedenstående beregningsforudsætninger.

Beregningsforudsætninger for tabel 1

- I beregningerne indgår kun taxier med plads til maksimum fire passagerer.
- Der antages halv kørselseffekt i 2020 for de nye tilladelser, der gives i 2020 (svarende til at de løbende kommer på markedet i løbet af dette år), og fuld kørselseffekt fra og med året efter.
- Det forudsættes beregningsteknisk, at det samlede antal taxier vil stige med 20 pct. som følge af liberaliseringen, svarende til 1000 nye taxier.



Disse antages at få halv kørselseffekt i 2021 og fuld effekt fra og med 2022.

- Der opstilles to scenarier for det samlede kørselsomfang. I det første scenario forudsættes beregningsteknisk, at den samlede taxikørsel i km vil stige med 10 pct. i 2021 som følge af liberaliseringen. Dette indebærer, at der vil ske et vist indhug fra de nye taxier i de eksisterende taxiers marked. I det andet scenario forudsættes det samlede kørselsomfang derimod beregningsteknisk at stige med 20 pct. svarende til den forudsatte stigning i antallet af taxier. I det sidste scenario er kørselsomfanget i km pr. taxi således uændret.
- Der sammenlignes i forhold til de gældende energikrav for taxier, og der indlægges for de konventionelle drivmidler forventet forbedret energieffektivitet over årene svarende til EU-krav.
- Der indregnes kun CO₂-udledning fra drift – ikke fra produktion af f.eks. materiel eller drivmidler.
- Der korrigeres i beregningen for de omstillinger, der allerede er givet ved eksisterende aftaler/lov (det vil sige de 200 grønne taxitilladelser i 2020).
- Der beregnes ikke effekt af de eksisterende taxitilladelser, som antages at fortsætte uændret.
- Der er ikke indregnet for brugeradfærdsændringer om følge af eventuelle prisstigninger ved omstillingen, ligesom der heller ikke er korrigeret for den omstilling, branchen af sig selv måtte tænkes at foretage.
- Der indregnes ikke eventuelle COVID-19-effekter.

Sammenfattet beregnes således CO₂-reduktionseffekt af de tilladelser i 2020, som ikke allerede er øremærket til grønne taxier¹, samt af de forventede nye tilladelser efter den fulde liberalisering – i alt 1.300 tilladelser (heraf de 300 fra 2020).

Den relativt lille CO₂-effekt i 2020 skyldes, at den fulde liberalisering først træder i kraft fra 2021. Den estimerede CO₂-reduktion hidrører således fra en omstilling af de 2020-tilladelser, der ikke allerede var øremærket til grønne taxier. Desuden indregnes som nævnt kun halv kørselseffekt heraf i 2020 (og resten i 2021).

I 2021 tilføjes halv kørselseffekt af de tilladelser, der forventes at være resultatet af den fulde liberalisering, mens den resterende kørselseffekt heraf indtræder i 2022. Der er tale om en varig effekt over perioden (de pågældende grønne taxier vil også i de efterfølgende år udlede mindre CO₂ end et tilsvarende antal benzin-taxier). CO₂-effekten i årene 2022-2030 varierer en anelse, hvilket skyldes ovennævnte løbende energieffektivisering ved kørsel med konventionelle drivmidler.

¹ På nuværende tidspunkt vil en fuld omstilling af tilladelseerne i 2020 ikke længere kunne finde sted, og denne del af beregningen er derfor teoretisk.

**Tabel 1: Estimat over CO₂-reduktion ved krav om el-drift (alternativt andre grønne drivmidler) i nye taxitilladelser**

1000 tons	Årlig CO₂-reduktion (10 pct. øget kørsel)	Årlig CO₂-reduktion (20 pct. øget kørsel)
2020	2	2
2021	10	11
2022	17	18
2023	16	18
2024	16	18
2025	16	17
2026	16	17
2027	16	17
2028	15	17
2029	15	17
2030	15	17

Anm.: For beregningsforudsætninger henvises til ovenstående boks.

Kilder: Færdselsstyrelsen, Energistyrelsen, samt egne beregninger.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht