



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2007-418-0018

Dato: 17. september 2007

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 337 af 20. august
2007.

(Alm. del).

Kristian Jensen

/Thomas Larsen

Spørgsmål:

Ministeren bedes beregne de samfundsøkonomiske og statsfinansielle omkostninger ved at nå målet om 5,75 pct. biobrændstof gennem hhv. afgiftslettelser og tvungen iblanding.

Svar:

Biobrændstof er dyrere end mineralsk brændstof. I dag er salget af biobrændstof derfor meget beskedent.

Et enkelt olieselskab iblander dog 5 vol. pct. biobenzin til hovedparten af den 95 oktan benzin, selskabet sælger. Det er forventningen, at gives biobrændstof en nettoafgiftsfordel svarende til CO2 kvoteprisen, som foreslået ved afgiftsrationaliseringen, vil al 95 oktan benzin blive iblandet 5 vol. pct. biobenzin. Det vil øge den samlede andel fra ca. 0,25 pct. til ca. 1,25 pct. biobrændstoffer af al brændstofsalg

Statens CO2 afgiftstab ved 1,25 pct. biobrændstof og en CO2 afgift på 150 kr./t vil være på 20-25 mio. kr. Men staten vil spare et tilsvarende beløb ved mindre køb af kvoter mv. end ellers.

Biobenzin erstatter forholdsvis dyre mineralske komponenter i 95 oktan benzin, og forbrugerne værdsætter en liter benzin med biobrændstof lige så meget som almindelig benzin. Derfor vil de første 1,25 pct. være neutrale for statskassen, for borgerne og således for samfundsøkonomien i alt.

Danmarks mål for brug af biobrændstof i 2010 er 5,75 pct.

Der mangler ca. 4,5 pct. point biobrændstof for at nå målet.

De ekstra 4,5 pct. point er dyrere pr. liter end de første 1,25 pct. point.

Med betydelig usikkerhed er merprisen for de ekstra 4,5 pct. point beregnet til 485 mio. kr., hvis de 4,5 pct. fremskaffes omkostningseffektivt. Korrigeres for værdien af mindre CO2 fra brug af almindelig brændstof, er merprisen 400 mio. kr. Det svarer til 8 øre/l i gennemsnit af hele blandingen, og henvend 2 kr./l brændstof, der erstattes af biobrændstof.

Afgiftsnedsettelsen er omkostningseffektiv med hensyn til at fremme biobrændstof. Et påbud kan være næsten lige så omkostningseffektiv, hvis påbuddet kan indrettes meget fleksibelt. Da skal olieselskaberne have muligheder for:

- at handle "iblandingskrav" med hinanden
- alene at opfylde kravet i gennemsnit for de forskellige brændstoffer og over en længere periode.

I praksis vil påbuddet næppe blive helt så fleksibelt. Merpriserne kan være af størrelsesordenen yderligere 100 mio. kr., hvis påbuddet ikke indrettes helt fleksibelt.

Merprisen er usikker og vil sandsynligvis variere over tid. Derfor vil man ved en afgiftsnedsettelse ikke være sikker på, at nå det kvantitative mål. Modsat giver afgiftsnedsettelsen et loft over prisen pr. liter.

Ved påbuddet er der sikkerhed for at nå målet. Modsat er der usikkerhed om, hvad prisen kan blive pr. liter.

Påbud og afgiftsnedsettelse påvirker statens finanser ad forskellige kanaler.

Ved afgiftsnedsettelsen forringes statens finanser umiddelbart med brutto 485 mio. kr. men alene 400 mio. kr. efter korrektion for værdien af mindre CO2. Til gengæld holdes priserne for forbrugerne i ro.

Ved påbuddet forringes statens finanser umiddelbart med ca. 85 mio. kr., men efter modregning af CO2 fordelten er virkningen for finanserne umiddelbart 0.

Ved påbuddet stiger priserne for forbrugerne imidlertid med ca. 400 mio. kr. plus et yderligere tab, hvis påbuddet er mindre end fuldt fleksibelt. Det vil føre til mindre forbrug og dårligere grænsehandel. Belastes benzin- og dieselpriserne ved særlige omkostninger i Danmark for 400 mio. kr., forringes statens indtægter fra afgifterne med ca. 340 mio. kr. Er påbuddet mindre end fuldt fleksibelt, er tabet større.

Statens afgiftsindtægter belastes således i begge tilfælde, hvad enten staten nedsætter afgifterne, så priserne ikke stiger eller lader priserne stige, men til gengæld får færre indtægter ved mindre forbrug og større grænsehandel af benzin og dieselolie.

Ved påbuddet kan staten dog måske tabe 60 mio. kr. mindre end ved afgiftsnedsættelsen, men til gengæld belastes brugerne med 400 mio. kr. mere. Er påbuddet ikke fleksibelt, vil statens tab være af samme størrelsesorden ved de to instrumenter.

Før modregning af gevinsterne ved mindre forbrug af benzin og diesel og tab ved finansiering af provenutab, taber samfundet således ca. 400 mio. kr. netto ved nedsættelsen af afgiften på biobrændstof men mindst 740 mio. kr. ved påbuddet.

Det er dog ikke retvisende at sammenligne på denne måde, hvor man ved påbuddet får sammenblandet virkningerne af, at priserne stiger for forbrugerne og af, at biobrændstof i sig selv er et dyrere brændstof.

Det er således et valg, at man lader forbrugerne betale merpriserne biobrændstof ved påbuddet, jf. at påbuddet kunne kombineres med en generel afgiftsnedsættelse, således at forbrugerne blev holdt skadesløse.

Besvarelsen af spørgsmålet om det er hensigtsmæssigt eller ej generelt at ændre afgifterne på benzin og diesel er omfattende, og ligger uden for besvarelsen af det stillede spørgsmål.

Virkningerne kan sammenfattes i følgende tabel 1.

Tabel 1. Virkning for samfundsøkonomi af ekstra 4,5 pct. point biobrændstof udover de 1,25 pct. der nås ved afgiftsrationaliseringen.

Mio. kr.	Påbud – fleksibelt	Afgiftsnedsættelse
Merpris for 4,5 pct. biobrændstof	+485	+485
CO2 afgift ved uændret adfærd	-85	-85
Energiafgift ved uændret adfærd	0	-400
Netto brugerne af benzin og diesel	+400	0
Staten:		
Umiddelbart afgiftstab	-85	-485
Værdi af mindre CO2	+85	+85
I alt uændret adfærd	0	-400
Afgiftsindtægter ved ændret adfærd ved højere priser – mindre forbrug og ændret grænsehandel	-340	0
Netto statens afgiftsindtægter ved korrektion for værdi af mindre CO2 i biobrændstof	-340	-400
Stat + borgere i alt = samfundsøkonomi før gevinster ved mindre forbrug og større grænsehandel mv.	-740	-400