



Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 8 af 13. oktober 2008.  
Spørgsmål er stillet efter ønske fra Klaus Hækkerup (S).

(Alm. del).

Kristian Jensen

/Lene Skov Henningsen

**Spørgsmål:** Der ønskes en oversigt over de i Danmark gældende afgifter på energiforbruget på transport opgjort for henholdsvis gods- og passagertransport og for de forskellige transportformer (skib, fly, tog, busser, lastbiler og personbiler). I den forbindelse ønskes en vurdering af, hvordan den nuværende afgiftsstruktur påvirker konkurrenceforholdene mellem de forskellige transportformer.

**Svar:** Af nedenstående tabel fremgår afgiftssatser for energiprodukter til forskellige former for transport. Hvis afgiften godtgøres fuldt ud, eller der er fritagelser, fremgår dette, og i så fald er afgiftsbelastningen nul. Tabellen inddrager kun de energiprodukter, der er relevante for den pågældende transporttype, og der fremgår ikke afgiftssatser for busser og personbiler til godstransport, da disse transporttyper ikke anvendes hertil.

Det skal i øvrigt bemærkes, at godt nok fremgår det, at der betales afgift af brændstoffer til passagertransport med bus, men busselskaberne kompenseres for afgiftsbetalingen via bloktilskuddet, der udbetales til kommunerne, som så formidler pengene videre. Afgiftsbetalingen for passagertransport med bus godtgøres dermed reelt set.

	<b>Godstransport</b>	<b>Passagertransport</b>
<b>Skibe i indenrigsfart (erhvervs-mæssig anvendelse)</b>	De relevante brændsler er LPG, petroleum, diesel og fuelolie. For alle brændslerne gælder det, at afgiften godtgøres.	De relevante brændsler er LPG, petroleum, diesel og fuelolie. For alle brændslerne gælder det, at afgiften godtgøres.
<b>Skibe i udenrigsfart (erhvervs-mæssig anvendelse)</b>	De relevante brændsler er LPG, petroleum, diesel og fuelolie. For alle brændslerne gælder det, at de er fritaget for afgiften.	De relevante brændsler er LPG, petroleum, diesel og fuelolie. For alle brændslerne gælder det, at de er fritaget for afgiften.
<b>Fly (erhvervs-mæssig anvendelse)</b>	De relevante brændsler er flyvebenzin, JP1, motorbenzin, petroleum. For alle brændslerne gælder, at de er fritaget for afgift.	De relevante brændsler er flyvebenzin, JP1, motorbenzin, petroleum. For alle brændslerne gælder, at de er fritaget for afgift.
<b>Tog</b>	Motorbenzin: CO2-afgift på 22,4 øre/l Petroleum: CO2-afgift på 24,7 øre/l Diesel: CO2-afgift på 24,7 øre/l	Motorbenzin: CO2-afgift på 22,4 øre/l Petroleum: CO2-afgift på 24,7 øre/l Diesel: CO2-afgift på 24,7 øre/l El: CO2-afgift på 8,8 øre/l
<b>Bus</b>	-	Svovlfri Diesel- + CO2-afgift: $248,7 + 24,7 = 273,4$ øre/l LPG- + CO2-afgift : $177,7 + 14,7 = 192,4$ øre/l
<b>Lastbil</b>	Diesel- + CO2-afgift: $248,7 + 24,7 = 273,4$ øre/l	Diesel- + CO2-afgift: $248,7 + 24,7 = 273,4$ øre/l
<b>Personbil</b>	-	Blyfri benzin- + CO2-afgift: $388,9 + 22,4 = 411,3$ øre/l Svovlfri diesel- + CO2-afgift: $248,7 + 24,7 = 273,4$ øre/l LPG- + CO2-afgift: $177,7 + 14,7 = 192,4$ øre/l

	Petroleum- + CO2-afgift: $283,7 + 24,7 = 308,4$ øre/l
--	---

Det ses af tabellen, at transport med skib, fly, bus og tog, dvs. offentlig transport, generelt set er begunstiget af afgiftslempelser, hvorimod ”privat transport” i form af lastbil- og personbiltransport belastes af den fulde energi- og CO2-afgift af deres brændstofforbrug.

Hermed sker der forskelsbehandling mellem offentlig transport og ”privat transport”. Det er begrundet i et politisk ønske om, at så meget transport som muligt sker via de offentlige transportmidler. Herudover har man politisk valgt at lade den ”private transport” betale for den belastning, der ved brugen påføres det offentlige vejnet. En fjernelse af afgiftsbegunstigelserne til fordel for den offentlige transport, vil betyde, at ”privat transport” i højere grad kan betale sig.