



Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 9 af 13. oktober 2008.
Spørgsmål er stillet efter ønske fra Klaus Hækkerup (S).

(Alm. del).

Kristian Jensen

/Lene Skov Henningsen

Spørgsmål: Der ønskes et provenuskøn over en forhøjelse af de nuværende afgifter på transport og en indførelse af afgifter på transportformer, der ikke i dag er afgiftsbelagte.

Svar: I spørgsmålet er det ikke specificeret, hvor stor en afgiftsforhøjelse spørgeren har i tankerne, og jeg har derfor taget udgangspunkt i en afgiftsforhøjelse på 10 øre pr. liter benzin og diesel inkl. moms. En afgiftsforhøjelse af denne størrelse vil alt andet lige medføre et merprovenu på ca. 400 mio. kr. før adfærd. Der er dog meget store adfærdseffekter og dermed provenueffekter ved en højere afgift på motorbrændstoffer.

En højere afgift vil betyde, at danskere reducerer forbruget af brændstof, og provenugevinsten bliver som følge heraf reduceret med ca. 55 mio. kr. Dertil kommer, at danskerne vil grænsehandle benzin og diesel i udlandet, mens udlændinge omvendt vil reducere deres køb i Danmark. Det betyder reducerede indtægter fra brændstof, men også moms, når varer købes i udlandet i stedet for på danske tankstationer. Grænsehandel vil skønmæssigt reducere merprovenuet med ca. 185 mio. kr. Endelig vil en højere afgift på brændstof betyde afledte effekter i form af færre indtægter fra registreringsafgift, grøn ejeravgift mv., fordi højere brændstofpriser vil reducere bilbestanden. Denne effekt reducerer gevinsten med ca. 90 mio. kr. Adfærdseffekter vil således reducere provenugevinsten til ca. 70 mio. kr.

Anden del af spørgsmålet vedrører provenugevinsten ved at indføre afgifter på transportformer, der ikke er afgiftsbelagte.

Energibeskatningsdirektivet indebærer, at der må lægges energiafgifter på jernbane og indenrigsfly, men ikke indenrigsfærgetrafik, jf. svar på alm. del spørgsmål 6.

Ifølge oplysninger fra Energistyrelsen anvendes der nationalt ca. 4,5 PJ energi til jernbanetransport og 1,3 PJ til lufttransport (indenrigs), jf. tabellen herunder.

Tabel 1. Energiforbrug for jernbane- og lufttransport i 2007

	Jernbanetransport	Lufttransport (indenrigs)	I alt
		PJ	
Gas- og dieselolie	3,1		3,1
El	1,4		1,4
JP1 (jet fuel)		1,2	1,2
Flyvebenzin		0,1	0,1
I alt	4,5	1,3	5,8

Indføres energiafgifter på jernbane og indenrigsfly, vil der kunne opnås en umiddelbar provenugevinst på ca. 375 mio. kr. Energiafgifter på indenrigsfly vil dog sandsynligvis betyde, at en del af disse ruter lukkes, og provenugevinsten herved vil derfor være begrænset. En afgift alene på togtransport vil kunne indbringe et merprovenu på ca. 200 mio. kr. før ad-

færdseffekter. Højere energiafgifter på jernbanetrafikken må formodes at blive overvæltet i højere billet- og godsfragtpriser. Det vil således have betydning for den offentlige passagertrafik, ligesom højere fragtrater på jernbanen sandsynligvis vil betyde, at en del fragt flytter fra jernbane til vejtransport.