



Skatteministeriet

16. juni 2020
J.nr. 2020 - 3087

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes endeligt svar på spørgsmål nr. 322 af 3. marts 2020 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra ikkemedlem af udvalget Niels Flemming Hansen (KF).

Morten Bødskov

/ Mette Kildegaard Graversen



Spørgsmål

Det forlyder, at bl.a. Tyskland og Sverige vil satse endnu mere på biogas til vejgodstransportområdet i fremtiden. Kan ministeren oplyse, hvad man har gjort sig af overvejelser om grænsehandelspotentialer og -risici samt rettidig udbygning af infrastruktur til tankanlæg, hvis vejgodstransportbranchen fremover primært tanker biogas i Danmarks nabolande frem for i Danmark på grund af den højere afgift?

Svar

I Danmarks nabolande er afgifterne på gas til transport væsentligt lavere end i Danmark. Afgifterne på gas til transport i Tyskland udgør i størrelsesordenen en tredjedel af de danske afgifter. I Sverige er der ikke nogen afgift på bionaturgas og biogas til transport (når der tages højde for, at CO₂-afgiften godtgøres for bionaturgas).¹ Afgiftsforskellene vurderes at betyde, at prisen på gas til transport i Danmark er højere end i nabolandene.

Der vurderes at være et betydeligt potentiale for grænsehandel med gas til transport for så vidt angår lastbiler, der kører internationale ruter. Lastbilerne vil have tilskyndelse til at tilrettelægge optankningen af gas, så det sker i udlandet. Det vurderes, at selv hvis de danske afgifter blev reduceret med fx 30 pct., vil der fortsat være et incitament til grænsehandel. En afgiftsreduktion vil derfor ikke nødvendigvis reducere grænshandelen væsentligt.

Det bemærkes, at niveauet for den danske energiafgift på gas til vejtransport er på samme niveau som afgiften på diesel til vejtransport. Det skal ses i lyset af, at de skadesomkostninger som køretøjer påfører det øvrige samfund i form af blandt andet trængsel, slid og færdselsulykker er af samme størrelsesordenen for hhv. og gas- og dieselskøretøjer.

For vejgodstransport er skadesomkostningerne relativt høje i forhold til afgifterne. I modsætning til privatbilisme pålægges vejgodstransport stort set ikke andre afgifter end brændstofafgifterne, idet lastbiler ikke betaler nævneværdige afgifter i form af registreringsafgift eller grøn ejerafgift. Hensynet til at skadesomkostningerne forbundet med vejgodstransport betales af lastbilerne via afgifterne på brændstoffer, taler imod en reduktion af afgifterne på gas til transport.

Afgifterne på biogas skal desuden ses i sammenhæng med den betydelige statsstøtte til produktionen af biogas, når biogassen opgraderes og tilføres gasnettet. Afgifterne på biogas til transport leveret via naturgasnettet er 87,8 kr. pr. GJ inkl. CO₂-afgift. Støtten til opgraderet biogas er 126,4 kr. pr. GJ i 2020. Støtten til biogas leveret via naturgasnettet overstiger således de samlede afgifter på gas til transport med 38,6 kr. pr. GJ.

Hvad angår rettidig udbygning af infrastruktur til tankanlæg, vil Danmark leve op til de målsætninger, der følger af EU-direktiv om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (2014/94/EU). Konkret vil direktivets vejledende målsætning om etablering af tankanlæg for flydende naturgas (LNG) være opfyldt i 2025 med etablering af 3 LNG-tankanlæg.

¹ Excise Duty Tables Part II Energy products and Electricity https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/resources/documents/taxation/excise_duties/energy_products/rates/excise_duties-part_ii_energy_products_en.pdf p. 85 vedr. afgifterne på gas til transport.