



26. juni 2014
J.nr. 13-0570336

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 626 af 12. august 2013 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Brian Mikkelsen (KF).

Morten Østergaard

/ Lene Skov Henningsen

Spørgsmål

Ministeren bedes oplyse, hvilke provenu- og beskæftigelsesmæssige konsekvenser det vil have at nedsætte afgifterne på gas til transportformål med henholdsvis 2 kr. og 3 kr. pr. m³.

Svar

Indledningsvist skal det bemærkes, at det forudsættes, at det er naturgas, der henvises til i spørgsmålet. Besvarelsen vedrører derfor alene en nedsættelse af afgifterne på naturgas til transportformål.

Herudover skal det bemærkes, at minimumsafgiften i EU på naturgas udgør ca. 0,5 kr. pr. m³, som kan være en kombination af energi- og CO₂-afgift. Energi- og CO₂-afgiften på naturgas udgør i 2015 i alt 3,36 kr. pr. m³, således at den maksimale nedsættelse, der kan ske indenfor rammerne af EU-reglerne, udgør ca. 2,9 kr. pr. m³.

På personbilområdet er der i de senere år introduceret biler, der har naturgas som det primære drivmiddel, og som prismæssigt er konkurrencedygtige med tilsvarende benzindrevne biler. Imidlertid er det fortsat et begrænset antal naturgastankanlæg, der findes i Danmark. Først i 2014 er sådanne anlæg etableret på Sjælland.

Aktuelt må det således vurderes, at udbredelsen af gasdrevne personbiler bl.a. er begrænset som følge af de få tankanlæg, der i dag findes på landsplan.

Anvendelsen af naturgas i den tunge transport er også meget begrænset. Ifølge "Virkemiddelkatalog – potentialer og omkostninger for klimatiltag", der blev udarbejdet i forbindelse med Klimaplanen, er tunge køretøjer drevet med gas i dag typisk ca. 300.000 kr. dyrere i anskaffelse end tilsvarende dieseldrevne køretøjer.¹ Herudover anføres det også, at naturgas er billigere end diesel, men blandt andet pga. merprisen på køretøjet og manglende infrastruktur sælges der ikke tunge gasbiler i Danmark. I virkemiddelkataloget blev det skønnet, at en godtgørelsesordning svarende til en nedsættelse af afgiften på komprimeret naturgas (CNG) med ca. 0,6 kr. pr. m³ naturgas ville resultere i et skifte væk fra diesel, så tung transport drevet med naturgas ville udgøre 5 pct. af den samlede bestand af tung transport i 2020. Efter 2020 blev det forudsat, at denne andel forblev konstant.

En nedsættelse med 2 eller 2,9 kr. pr. m³ vil gøre gas markant billigere end benzin og diesel, og det kan derfor ikke udelukkes, at det vil udløse såkaldte ketchupeffekter. Det vil sige, at infrastrukturen med tankanlæg mv. meget hurtigt kommer på plads, og at gasdrevne køretøjer får en markant afgiftsdrevet fremgang.

Som et regneeksempel kan det lægges til grund, at en afgiftsnedsættelse med 2 eller 2,9 kr. pr. m³ fra 2015 vil medføre en gradvis stigning i de gasdrevne køretøjer så 50 pct. af det

¹ Virkemiddelkataloget kan findes her: http://www.ens.dk/sites/ens.dk/files/climate-co2/Klimaplan/virkemiddelkatalog_tilweb.pdf

samlede energiforbrug til vejtransport udgøres af naturgas i 2025. Herefter forudsættes andelen at være konstant.²

Det forudsættes endvidere, at afgiftsnedsættelserne ikke øger det samlede salg af køretøjer, men at salget af gasdrevne køretøjer fuldt ud erstatter salget af benzin- og dieseldrevne køretøjer, og at det samlede energiforbrug i transportsektoren ikke ændres som følge af afgiftsnedsættelserne.

Desuden forudsættes det, at provenuet fra registreringsafgiften og den grønne ejerafgift ikke påvirkes af skiftet over mod gasdrevne køretøjer. Ligesom også udligningsafgiften for gasdrevne biler er forudsat uændret, selvom den med nedsættelsen på naturgas burde forøges for gasdrevne biler for at neutralisere afgiftsnedsættelsen på naturgas.

Med de beregningstekniske forudsætninger skønnes en nedsættelse med 2 kr. pr. m³ i 2015 at medføre et umiddelbart mindreprovenu i 2015 på godt 0,5 mia. kr. i 2014-niveau stigende til et umiddelbart mindreprovenu på ca. 4,6 mia. kr. i 2025 i 2014-niveau. Den umiddelbare varige virkning skønnes at udgøre et mindreprovenu på ca. 2,2 mia. kr. i 2014-niveau.

Udgør nedsættelsen i stedet 2,9 kr. pr. m³ og med samme forudsætninger vedr. andelen af gasdrevne køretøjer, vil det umiddelbare mindreprovenu i 2015 udgøre ca. 0,7 mia. kr. i 2014-niveau stigende til et umiddelbart mindreprovenu på knap 6,2 mia. kr. i 2025 i 2014-niveau. Den umiddelbare varige virkning skønnes at udgøre et mindreprovenu på ca. 3 mia. kr. i 2014-niveau.

Det kan ikke afvises, at andelen af gasdrevne køretøjer vil blive større end de forudsatte 50 pct. I det tilfælde vil mindreprovenuerne blive større. De skønnede mindreprovenuer er proportionale med andelen af gasdrevne køretøjer og kan derfor umiddelbart skaleres. Hvis hele energiforbruget i transportsektoren i 2025 eksempelvis udgøres af naturgas, vil mindreprovenuerne ovenfor blive fordoblet.

Hvis det lægges til grund, at mindreprovenuet tilvejebringes ved forhøjelser af andre skatter eller afgifter med omtrent samme virkning på arbejdsudbuddet som afgifterne på naturgas, vil afgiftsnedsættelsen som udgangspunkt ikke have beskæftigelsesmæssige konsekvenser.

² Energistyrelsens energifremskrivning for vejtransport anvendes frem til og med 2035, som er det sidste år i fremskrivningen. Herefter forudsættes energiforbruget at falde med ca. 1,7 pct. om året.