

## Afgiftslempelse for gas til tung transport

### 1. Beskrivelse af virkemidlet

Tung transport drevet med komprimeret naturgas (CNG) er typisk dyrere i anskaffelse end tilsvarende dieseldrevne køretøjer. Dertil medfører manglende infrastruktur, usikkerhed mht. prisudvikling på brændstoffer og barrierer i forhold til manglende erfaring med gas, at der ikke sælges tunge gasbiler i Danmark, selvom CNG er billigere end diesel.

Virkemidlet består i at indføre en godtgørelsesordning sådan, at afgiften på komprimeret naturgas (CNG) til tung transport nedsættes med 15 kr. pr. GJ (knap 60 øre/m<sup>3</sup>) for at fremme udbredelsen af gaskøretøjer i transportsektoren<sup>1</sup>.

Med afgiftsreduktionen ligger afgiften fortsat højere end EU's minimumsafgiftssats fastsat i Energibeskatningsdirektivet. Reduktionen skal notificeres efter gruppefritagelsesordningen.

For nye gaskøretøjer i 2013 skønnes merprisen på gaskøretøjer ift. dieselkøretøjer at være lidt højere end besparelsen på gas sammenlignet med diesel ved et kørselsomfang på godt 100.000 km årligt, hvilket er lagt til grund ved beregningerne her. Med afgiftsreduktionen bliver det billigere at køre på naturgas sammenlignet med diesel ved dette kørselsomfang, idet besparelsen på naturgas mere end overstiger merprisen for gaskøretøjet.

Det forudsættes, at afgiftsreduktionen resulterer i, at godt 5 pct. af salget af tunge køretøjer skifter fra diesel til gas fra 2013, svarende til ca. 400 køretøjer i 2013. Dette skifte forudsættes gradvist at fortsætte frem mod 2020, hvor tung transport drevet med gas skønnes at udgøre 5 pct. af den samlede bestand af tung transport. Fra 2020 og frem mod 2042 antages denne andel af bestanden at være konstant.

---

<sup>1</sup> Det bemærkes, at dette notat alene belyser virkemidlets budget- og samfundsøkonomiske omkostninger samt skyggeprisen ved indførelse af virkemidlet. Notatet og beregningerne er alene et første udkast, der skal danne baggrund for mere tilbundsående analyser, hvis det besluttes, at undersøge virkemidlet nærmere. Herunder skal en række konsekvenser belyses nærmere som fordelings effekter, beskæftigelses effekter, statens provenu og de erhvervs- og administrative konsekvenser ligesom eventuelle statsstøtteelementer og forholdet til EU-retten skal belyses.

Det forudsættes endvidere, at afgiftsreduktionen ikke øger det samlede salg af køretøjer, men at salget af gasdrevne tunge køretøjer fuldt ud erstatter salget af dieseldrevne tunge køretøjer. Det antages også, at uden afgiftsreduktionen vil der (stort set) ikke blive solgt nogen gasdrevne køretøjer.

Det er meget usikkert at opgøre, hvor stort skiftet til gaskøretøjer vil være som følge af afgiftsreduktionen. Der er således meget stor usikkerhed om effekten af tiltaget, hvorfor beregningerne udelukkende angiver størrelsesordner for CO<sub>2</sub>-effekt, skyggepris mv. ved en given udbredelse af tunge gasbiler i Danmark. Desto større et skifte som forudsættes, desto større er reduktionspotentialet.

Skyggeprisen er ikke følsom overfor forudsætningen om, hvor stort skiftet er fra diesel til gas, hvis forudsætningerne i øvrigt holdes uændret, i modsætning til reduktionspotentialet. Et mindre (større) skift vil således føre til et mindre (større) CO<sub>2</sub>-reduktionspotentiale, men også til en tilsvarende lavere (højere) samfundsøkonomisk gevinst. Ved en mere omfattende udbredelse af gas vil forudsætningerne om samlet uændret salg og intet salg af gasdrevne tunge køretøjer uden afgiftsreduktion dog givetvis ikke holde, og dette vil ændre skyggeprisen.

Skiftet vil have betydning for statens provenu uanset omfanget, og jo større andel som skifter til gas, jo større vil mindreprovenuet være.

Der ses bort fra en eventuel effekt på grænsehandlen. Det er meget usikkert, om der vil være en grænsehandelseffekt og hvor stor den vil være. Effekten vil afhænge af, i hvilket omfang gaskøretøjer og tankanlæg udbredes i Danmark og i de omkringliggende lande og, om de køretøjer, som anvender gas, vil krydse landegrænserne. Hertil kommer prisforskelle på CNG mellem Danmark og de øvrige lande, som igen bl.a. afhænger af afgiftsstrukturene.

Initiativet vedrører endvidere alene afgiftsfritagelsen, og der er ikke forudsat omkostninger til investeringer i infrastruktur eller til drift af infrastruktur. Der er dog til den anvendte naturgaspris (Energistyrelsens energiprisfremskrivning) tillagt en distributionstarif på 15 øre/m<sup>3</sup> (2013-priser).

## 2. Reduktion af drivhusgasser

Tabel 1. Skøn for reduktion af CO <sub>2</sub> i 2020, 1.000 ton CO <sub>2</sub> -ækvivalent					
	0-10	10-20	20-30	30-40	40-50
Reduktion inden for kvoteområdet					
Reduktion uden for kvoteområdet		2			

Afgiftsnedsættelsen skønnes at føre til en reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen i 2020 på ca. 2.000 ton CO<sub>2</sub>-ækv., jf. *tabel 1*.

Reduktionen af CO<sub>2</sub>-udledningen er beregnet på baggrund af emissionstal for lastbiler drevet med hhv. diesel og gas i 2010, 2020 og 2030 fra Energistyrelsens rapport om Alternative Drivmidler, jf. *tabel 2*. Der er taget udgangspunkt i en national afgrænsning, dvs. emissionerne er opgjort eksklusiv opstrømsemmissioner. Mellem 2010 og 2020 samt 2020 og 2030 er emissionerne reduceret lineært. Emissionerne er forudsat konstante fra 2030.

Udledningerne fra dieseldrøjetøjerne er endvidere reduceret med 6,8 pct. i 2013-2019 og med 10 pct. fra 2020, for at tage højde for et indhold af biobrændstoffer i diesel, hvilket reducerer CO<sub>2</sub>-udledningen herfra.

Tabel 2. Udledninger af CO <sub>2</sub> -ækv. emissioner (g/km)		
	Diesel Tung transport	Gas (CNG) Tung transport
2010	816	763
2020	777	699
2030	742	668

### 3. Profil for reduktionspotentiale i perioden 2013-2020

Gradvis indfasning af potentiale 2013-2020	Nogenlunde konstant reduktion 2013-2020
x	

Reduktionspotentialet indfases gradvist fra 2013 til 2019 med den stigende andel gasdrevne tunge køretøjer. Reduktionspotentialet falder fra 2019 til 2020 på grund af stigningen i indholdet af biobrændstoffer til 10 pct. i diesel fra 2020.

### 4. Skøn for velfærdsøkonomisk skyggepris med sideeffekter, kr./ton CO<sub>2</sub>-ækv.

0-100	101-200	201-300	301-400	401-500	501-600	601-700	701-800	801-900	901-1000	1001-1100	1101-1200	1201-1300	1301-1400	1401-1500	>1500
															x

Skyggeprisen skønnes med betydelig usikkerhed at udgøre 1.798 kr. pr. ton CO<sub>2</sub> (2012-priser, NPV 2013-2042), jf. tabel 3 nedenfor.

Der skønnes ikke at være sideeffekter forbundet med skiftet fra diesel til gas.

Staten skønnes samlet at få et mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd på 265 mio. kr. (2012-priser, NPV 2013-2042), jf. afsnit 6.

Ved beregningen af CO<sub>2</sub>-skyggeprisen er det forudsat, at mindreprovenuet finansieres via en skatteforhøjelse. For at finansiere mindreprovenuet, skal staten opkræve 352 mio. kr. (265 mio. kr. + 86 mio. kr.), opgjort i nutidsværdi (ved NAF på 32,5 pct.), idet der vil være et tilbageløb som følge af, at skatteforhøjelsen reducerer forbrugsmulighederne. Skatteforvridningstabet forbundet hermed skønnes at udgøre 70 mio. kr., opgjort i nutidsværdi, ved en skatteforvridningsfaktor på 20 pct.

I skyggeprisberegningen indgår endvidere transportsektorens forbrugeroverskud som følge af afgiftsreduktionen. Det er forbundet med væsentlig usikkerhed at opgøre forbrugeroverskuddet, da det afhænger af, hvor meget afgiften skal reduceres, før der begynder at ske et skifte til gas.

Det er her forudsat, at der begynder at ske et skifte, ved en afgiftsreduktion på 10 kr./GJ, givet de barriereomkostninger der skønnes at være ved at skifte fra diesel til gas. Hermed skønnes forbrugeroverskuddet at udgøre 206 mio. kr. (2012-priser, NPV 2013-2042).

**Tabel 3. Velfærdsøkonomiske omkostninger og skyggepris**

Mio. kr. NPV 2013-2042 2012-priser	
<b>Sideeffekter</b>	<b>0</b>
<b>Forbrugeroverskud</b>	<b>206</b>
<b>Statsligt provenu i alt</b>	<b>-265</b>
- Arbejdsudbudseffekt af forbrugeroverskud	34
- Brændstof	-397
- Tilbageløb (andre markeder)	97
<b>Finansieringsbehov pga. tilbageløb</b>	<b>-86</b>
<b>Skatteforvridningsgevinst ved finansieringsbehov</b>	<b>-70</b>
<b>Samfundsøkonomisk gevinst i alt, kr.</b>	<b>-216</b>
<b>CO2-besparelse (1.000 ton)</b>	<b>120</b>
<b>Skyggepris pr. ton CO2</b>	<b>1.798</b>
<b>Skyggepris pr. ton CO2, ekskl. sideeffekter</b>	<b>1.798</b>

Anm.: Den samfundsøkonomiske opgørelse er opgjort jf. beregningsmetoden til samfundsøkonomiske omkostninger ved virkemidler i klimaplan. Der kan således være afvigelser mellem Skatteministeriets sædvanlige opgørelsesmetode og metoden anvendt i klimaplanen.

## 5. Sektorer som påvirkes økonomisk

	Husholdninger	Industri	Energi	Landbrug	Transport	Staten	Andre
Indtægt					x		
Omkostning						x	

Tiltaget må forventes primært at påvirke transportsektoren. Endvidere påvirkes staten, jf. afsnit 6 nedenfor.

Idet tung transport drevet med gas (CNG) typisk er dyrere i anskaffelse end tilsvarende dieseldrevne køretøjer, vil transportsektoren have en merudgift til anskaffelse af køretøjer. Merudgiften pr. køretøj forudsættes at udgøre 300.000 kr. i 2010 og reduceres lineært til 200.000 kr. i 2020 (2010-priser), jf. Energistyrelsens rapport om Alternative Drivmidler, hvorefter merudgiften forudsættes at være real konstant.

Herudover forventes transportsektoren at få en reduktion i omkostningerne til brændstof.

Samlet skønnes afgiftsreduktionen at reducere omkostningerne med 1,0 mia. kr. (2012-priser, NPV 2013-2042).

## 6. Statsfinansielle omkostninger

Ja	Nej
x	

Afgiftsnedsættelsen skønnes samlet at føre til et mindreprovenu for staten på 265 mio. kr. (2012-priser, NPV 2013-2042), *jf. tabel 4.*

Tabel 4. Statens omkostninger				
Mio. kr.	Brændstofafgifter	Arbejdsudbuds-effekt af forbrugeroverskud	Tilbageløb	Statsligt provenu i alt
2012-priser, NPV 2013-2042	-397	34	97	-265

Staten skønnes at få et mindreprovenu fra mindresalget af diesel på ca. 6.200 mio. kr., som kun delvis opvejes af et skønnet merprovenu fra mersalget af gas på ca. 5.800 mio. kr., opgjort i forbrugerpriser ved NAF på 32,5 pct. Samlet skønnes det at føre til et mindreprovenu på 397 mio. kr.

Tiltaget skønnes ikke at have en effekt på statens provenu fra afgifterne på køretøjer i øvrigt, da lastbiler med en totalvægt på mere end 4 ton er fritaget fra registreringsafgift, ligesom busser som alene anvendes til erhvervsmæssig persontransport. Endvidere betaler gasdrevne køretøjer udligningsafgift ligesom dieseldrevne køretøjer.

Samtidig får staten et provenu fra et højere forbrug af andre afgiftsbelagte varer (tilbageløb), som ved et forudsat afgiftsindholdet på 24,5 pct. ( $1 - (1/NAF)$ ), udgør 97 mio. kr., opgjort i nutidsværdi.

Endelig får staten et provenu som følge af, at afgiftsreduktionen medfører en ændring i arbejdsudbuddet. Ved et forbrugeroverskud på 206 mio. kr. og en selvfinansieringsgrad på 16,66 pct. (svarende til en skatteforvridning på 20 pct.), skønnes staten at få et provenu som følge af et øget arbejdsudbud på 34 mio. kr.