



MINISTEREN

Dato 7. april 2006  
J nr. 700-12

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Enerkipolitiske Udvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Enerkipolitisk Udvalg har i brev af 10. marts 2006 stillet mig følgende spørgsmål 5 til beslutningsforslag B 20, som jeg hermed skal besvare.

./ Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

**Spørgsmål 5:**

" Er et påbud om, at en vis procentdel biobrændstof skal erstatte benzin og diesel, et mere effektivt virkemiddel end skattemæssige incitamenter? Ministeren bedes oplyse provenutabet for staten ved de to metoder ved henholdsvis 5,75 pct. og 10 pct. erstatning med biobrændstof."

**Svar:**

Regeringen har fritaget biobrændstoffer til transport fra CO<sub>2</sub>-afgift per 1. januar 2005. Denne løsning er rigtig, fordi den fuldt ud tilgodeser, at biobrændstoffer er tilnærmelsesvist CO<sub>2</sub>-neutrale, og fordi det sker på en måde, der er afstemt med de øvrige virkemidler i regeringens klimapolitik.

Priserne på benzin og ethanol udviser erfaringsmæssigt store udsving, jf. besvarelsen af spørgsmål 7 og 15 vedrørende forslag til folketingsbeslutning B 20. En given afgiftsfordel til biobrændstoffer ville derfor i nogle fremtidige situationer kunne vise sig at være højere end meromkostningerne for biobrændstoffer og altså overkompensere producenterne. I andre fremtidige situationer ville en given afgiftsfordel kunne vise sig at være lavere end meromkostningerne for biobrændstoffer, hvilket alt andet lige ville begrænse udbuddet af biobrændstoffer.

Et pålæg ville indebære, at virkningen på brændstofmængderne var sikker, og man må formode, at det ville kunne opfyldes til markedsdækkende priser. Til gengæld ville meromkostningerne for bilisterne og transporterhvervet være usikker som en følge af de svingende markedspriser på brændstofferne.

Hvis 5,75 pct. biobrændstoffer skulle realiseres i 2010 ved at fritage biodiesel helt for den samlede afgift på 2,73 kr. per liter, som påhviler svovlfri autodiesel, og der blev givet tilsvarende lempelser for andre biobrændstoffer, skønnes det at ville påføre staten et umiddelbart tab af afgiftsprovenu på omkring 0,8 mia.



kr. årligt under den *forudsætning*, at afgiftsfritagelsen var tilstrækkelig til at fremkalde den ønskede virkning på forbruget.

Side 2/2

Det er som nævnt ikke givet, at denne forudsætning ville være opfyldt, fordi merprisen på biobrændstoffer kunne vise sig at være større end afgiftsfordelen. De aktuelle meromkostninger ved biobrændstoffer ligger formentlig noget over den forudsatte afgiftsfordel, når der korrigeres for biobrændstoffernes lavere energiindhold per liter, jf. besvarelsen af spørgsmål 6 vedr. B 20.

Under tilsvarende forudsætninger ville 10 pct. biobrændstoffer koste staten et umiddelbart provenutab på ca. 1,4 mia. kr. årligt.

Ved påbud ville der også være et umiddelbart tab af afgiftsprovenu for staten, fordi biobrændstoffer som nævnt er fritaget for CO<sub>2</sub>-afgift. CO<sub>2</sub>-afgiften er aktuelt 24,3 øre per liter for autodiesel og 22 øre per liter for benzin. 5<sup>3</sup>/<sub>4</sub> pct. biobrændstoffer i 2010 ville ved disse afgiftssatser påføre staten et umiddelbart tab af provenu fra CO<sub>2</sub>-afgifter på omkring 65 mio. kr. årligt. 10 pct. biobrændstoffer ville hæve provenutabet til ca. 110 mio. kr. årligt.

Herudover vil de prisstigninger, som et påbud vil medføre, kunne øge grænsehandlen betragteligt, hvilket vil medføre yderligere provenutab. Grænsehandelsproblemet vil dog mindskes i det omfang, at Tyskland som påtænkt af den tyske regering indfører påbud og mindsker afgiftsfordelen til biobrændstoffer.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen