



Skatteministeriet

4. maj 2020
J.nr. 2019 - 2710

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes endeligt svar på spørgsmål nr. 238 af 5. februar 2020 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Alex Vanopslagh (LA).

Morten Bødskov

/ Mette Kildegaard Graversen



Spørgsmål

Ministeren bedes redegøre for skyggeprisen på alle gængse transportformer (bil, fly, tog, bus mv.), hvis prisen alene skal afspejle CO₂-belastningen.

Svar

Det er ved besvarelsen lagt til grund, at der spørges til en omregning, hvor de nuværende afgifter på de nævnte transportformer udtrykkes som et incitament til at reducere CO₂ udledning fra transport.

Udover virkningen på CO₂-udledning indebærer afgifter på transport konsekvenser for en række eksterne omkostninger, som er forbundet med transport. Det gælder støj, luftforurening, trængsel og ulykker. Den samfundsøkonomiske skyggepris på CO₂ ved en given afgift vil afhænge af, hvorledes disse andre forhold påvirkes.

Det samlede afgiftsniveau på transportformer såsom bil, tog, bus m.fl. udgøres i Danmark af registreringsafgift, den grønne ejerafgift samt udligningsafgift. Hertil kommer energibeskatning, der består af tre hovedelementer¹:

- Energiafgifter på fossile brændsler (kul, gas, olie og affaldsvarme) samt på elforbrug²
- CO₂-afgifter på fossile brændsler med CO₂-udledning
- Afgifter på svovl (SO₂) og kvælstofoxider (NO_x)

Alle tre elementer i energiafgiftssystemet, registreringsafgiften, den grønne ejerafgift og udligningsafgiften påvirker således prisen på CO₂.

Af tabel 1 fremgår den samlede afgiftsbelastning pr. udledt ton CO₂ for forskellige transportformer. Det ses fx, at der betales knap 9.500 kr. i samlede afgifter pr. ton ekstra udledt CO₂ ved at køre i en benzindreven personbil, imens det tilsvarende er knap 1.300 kr. for en eldreven personbil.

Der pågår i regi af Kommissionen for grøn omstilling af personbiler et arbejde med at undersøge niveauet for de eksterne omkostninger som følge af bilkørsel. Kommissionen forventes at afrapportere deres første delrapport juni 2020, og derfor er det pt ikke muligt at beregne skyggeprisen, idet de eksterne omkostninger indgår som element heri.

¹ PSO-afgiften på el udelades, idet denne er meget svingende fra kvartal til kvartal og kun gør sig gældende til og med 2021.

² Der er ikke afgift på brændsler til elproduktion, men afgift på forbrug af elektricitet.

Tabel 1. Afgiftsbelastning opgjort pr. udledt ton CO₂ i 2020

Kr. pr. ton CO ₂	Energi- afgift	CO ₂ - afgift	CO ₂ - kvote- pris	NOx- afgift	SO ₂ - afgift	Regi- stre- rings- afgift	Grøn ejeraf- gift*	Samlet af- giftsbelas- ning mv.
Benzin - person- biler	1.825	177	-	3	-	3.864	3.612	9.481
Diesel – Personbiler	1.051	177	-	3	-	2.711	3.207	7.148
Diesel - lastbiler	1.051	177	-	3	-	-	-	1.231
Diesel - busser	1.051	177	-	3	-	-	-	1.231
Diesel - land- brug	19	177	-	3	-	-	-	199
Diesel - passa- gertog	-	177	-	3	-	-	-	180
El - passagertog	5	-	180	-	-	-	-	185
El - personbiler	5	-	180	-	-	581	508	1.275
Passagerfly	-	-	180	-	-	-	-	180

Anm.: CO₂-kvoteprisen er beregnet som et gennemsnit af den daglige lukke-kvotepriis i januar og februar 2020. Varebiler er ikke medtaget i tabellen, men kan i en vis udstrækning ses som værende sammenlignelige med personbiler for små varebiler og lastbiler for store, kassevogns varebiler. Til beregning af afgiftsbelastning af de enkelte transportformer er der anvendt de samme forudsætninger, som til svaret på SAU alm. del – spørgsmål 321 (2018-19). For eksempel for benzindrevne personbiler er den marginale afgiftsbelastning udregnet som forskellen mellem en bil med et benzinforbrug på 22,3 km/l og en referencebil med benzinforbrug på 16 km/l, når der i begge tilfælde køres ca. 13.300 km årligt i 16 år. De 22,3 km/l svarer til det gennemsnitlige målte brændstofforbrug for en ny benzindreven personbil i 2019. De 16 km/l, der er forudsat for referencebilen, er samme forudsætning som anvendt til svaret på SAU alm. del – spørgsmål 321 (2018-19). Det er desuden forudsat, at de to biler har samme pris ekskl. afgift. For dieselbiler er der på samme måde sammenholdt en bil, som kører 18 km/l med en bil, som kører 25,4 km/l (svarende til en gennemsnitlig ny dieselbil i 2019) ved en årskørsel på ca. 21.700 km og en levetid på 16 år. For elbilen er sammenholdt en bil, som kører ca. 7,5 km/kWh, med en bil, som kører ca. 1,8 km/kWh ved en årskørsel som for benzinbilen på ca. 13.300 km og en levetid på 16 år. Elbilens elforbrug omregnes til benzinækvivalenter for at indplacere elbiler på ejeravgiftsskalaen og beregne fradrag i registreringsafgiften for brændstofføkonomi. Omregnet til benzinækvivalenter svarer elbilens elforbrug til et brændstofforbrug på hhv. ca. 68 km/l og 16 km/l.

Kilde: Skatteministeriet.