

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

Lovforslaget er en del af afgifts- og aftaleinitiativerne over for erhvervene på energiområdet. Der henvises til bemærkningerne i forslag til lov om ændring af lov om kuldioxidafgift af visse energiprodukter og lov om fremskyndet tilbagebetaling (ændring af reglerne for tilbagebetaling).

Energi anvendt til færger og fly er i dag fritaget for afgift. Dette er ikke hensigtsmæssigt ud fra et miljømæssigt synspunkt. Det foreslås derfor at belægge brændstof til såvel motordrift som til andre formål om bord i indenrigsfærger og fly. Herved belægges motordriften med samme afgift, som der gælder for transport på jorden.

Forslaget vil omfatte hele energiforbruget til indenrigsflyvning og indenrigsfærgesfart til såvel person- som fragtransport. Der er derimod ikke forslag om at lægge afgift på almindelig fragtbådssejlsads eller lastskibe, der ifølge reglerne kan medbringe op til 12 passagerer. Passagerskibe er skibe til over 12 passagerer.

Afgiftsgrundlaget vil være forbruget ved sejlsads mellem danske havne og flyvning mellem danske lufthavne. En rute fra Oslo, Ålborg, København vil blive belastet med afgift af forbruget mellem Ålborg og København, men ikke mellem Oslo og Ålborg. Der skal ligeledes betales afgift selv om transporten mellem f. eks. to danske destinationer går igennem udenlandsk område. Forbruget vil blive opgjort direkte og betalt direkte af rederiet/luftfartsselskabet. For færger, der sejler konstant indenrigs, vil der dog være mulighed for, at olieselskabet betaler afgiften, og rederiet/luftfartsselskabet betaler indirekte.

Færger anvender typisk dieselolie eller fuelolie som motorbrændstof, medens større fly typisk anvender jetfuel, der vil blive beskattet som petroleum.

### Virkninger af forslaget under uændret forbrug

#### Indenrigsflyvning:

I 1993 var solgt af indenrigspersonbefordring

med fly på ca. 1,5 mia.kr. inklusive lufttaxa mv. Her- til kom indtægt fra fragtransport.

Der var ca. 2,4 mill. afrejsende passagerer samt 18 mill. kg. gods. Ca. 10 pct. af brændstofforbruget kan henregnes til fragtdelen. I gennemsnit kostede en billet ca. 600 kr.

Forslaget vil medføre en omkostningsstigning på ca. 120 mill.kr. svarende til en stigning i billetprisen på ca. 50 kr. eller ca. 8 pct.

Af provenuet vil ca. 35 pct. vedrøre persontransport foretaget for momsregistrerede virksomheder, henvend 10 pct. vedrøre luftfragt og ca. 55 pct. vedrøre husholdninger og andre ikke momsregistrerede (offentlige, pengeinstitutter etc.).

#### Færgesfart:

Det skønnes med usikkerhed, at omsætningen ved indenrigsfærgesfart er på omkring 2,5 mia.kr. årligt.

Forslaget vil medføre en provenugevinst på i alt ca. 375 mill.kr. eksklusive moms og ca. 405 mill.kr. inklusive moms.

Ca. 30 pct. af energiforbruget kan henregnes til personbefordring, ca. 30 pct. til transport af personbil og ca. 40 pct. til godstransport, herunder lastvognsoverfart.

I gennemsnit vil billetpriserne stige med ca. 15 pct., men med variation mellem de forskellige billettyper og mellem forskellige overfarter.

Af de 375 mill.kr. uden moms vil omkring 165 mill.kr. sandsynligvis blive væltet over på momsregistrerede erhverv, resten væltes over på husholdningerne og det offentlige mv.

For at der ikke sker en u hensigtsmæssig reduktion i færgesbetjeningen af mindre ø-samfund, vil en del af provenuet fra afgiften bl.a. blive anvendt til tilskud til færger, der betjener ø-samfund.

### Provenumæssige konsekvenser

I følgende tabel 1 er vist brændstofforbruget i 1993, afgiftssatserne samt provenuet heraf ved de foreslåede satser i 1996, 1997 og 1998 og frem under forudsætning af uændret forbrug: