

For det første vil Storebæltsbroen overflødig gøre en del færgesejls og forventeligt udkonkurrere en del af indenrigsflyvningen og en del af færgesejls uden for Storebælt. Storebæltsbroens takster vil dog være fastsat med udgangspunkt i færgetaksterne, der alt andet lige vil stige med den foreslåede afgift. Afgiften vil derfor kunne øge den statsejede storebæltsbroens indtægter, hvilket vil have samme finanspolitiske virkning som en egentlig afgiftsindtægt.

For det andet vil trafikken sandsynligvis øges i forhold til nu, hvilket alt andet lige tenderer mod, at der kommer et større forbrug af brændstof til indenrigsfly og færger.

For det tredje er der flere færgerederier, der overvejer at erstatte de nuværende forholdsvis langsomt sejlede færge typer med hurtige færgetyper f.eks. katamaranfærger, der også vil kunne medbringe biler.

Brændstofforbruget til sådanne færger, hvoaf også en del vil være i drift i trafikken mellem Sjælland og Jylland efter Storebæltsbroen er væsentlig større end brændstofforbruget til de nuværende færgetyper. Der er anført forventede stigninger i brændstofforbruget pr. transporteret enhed på 2-5 gange det nuværende brændstofforbrug.

Endelig for det fjerde forventes det, at afgiften vil medføre en reduktion i brændstofforbruget.

Reduktionen i brændstofforbruget følger både af, at det bliver dyrere at sejle og flyve og at der vil blive fløjet og sejlet mere brændstofføkonomisk.

Agiften vil i sig selv forøge priserne på indenrigsflyvning og færgefart, hvilket vil medføre en reduktion i efterspørgselen. Man må derfor forvente et vist fald i antallet af ture og/eller en indskrænkning i kapaciteten i de benyttede fly og færger.

Agiften vil give incitamenter til at anvende mere brændstofføkonomiske fly og færger og vil specielt for færger give incitamenter til reduktion af fartøjerne hastighed. Brændstofforbruget til færger stiger forholdsvis meget ved forøgelse af hastigheden.

Mens det er oplagt, at man ikke kan forvente uændret forbrug, er der således stor usikkerhed om, hvordan forbruget vil udvikle sig med eller uden afgift.

Det skønnes dog, at den foreslåede afgift vil medvirke til at fastholde, at der sker et væsentlig fald i brændstofforbruget til indenrigsfly og færger som forudsat tidligere i forbindelse med trafik 2000 mv., da man dog ikke havde indkalkuleret virkningerne af katamaranfærger, og hvor man har forudsat reelt stigende brændstofpriser.

Hvis man tager udgangspunkt i de tidligere forudsigelser for udviklingen i brændstofforbruget efter

Storebæltsbroen er taget i brug, vil afgiftsgrundlaget fremover være på omkring det halve af det nuværende efter at der er taget hensyn til afgiftens virkninger. Hvis man tager udgangspunkt i, at den foreslåede afgift alene vil hæmme den forudsete brændstoffvækst på grund af katamaranfærgerne, men ikke forhindre ibrugtagningen af sådanne færger på visse af ruterne, vil afgiftsgrundlaget måske udgøre 3/4 af det nuværende også efter, at der er taget udgangspunkt i afgiftens virkninger.

Ved et forsigtigt skøn over afgiftens virkninger, og når man medregner virkningerne af mulige højere priser for overfart over Storebæltsbroen, kan det med stor usikkerhed skønnes, at provenuvirkningen helår måske vil udgøre 450 mill.kr. i årene før broens ibrugtagning og måske de anførte ca. 525 mill.kr. årligt før, idet den afgiftsforbrugsbegrænsende virkning alene vil neutralisere effekten af nye hurtige færgetyper.

#### *Miljømæssige konsekvenser*

Indenrigsfærgefart og indenrigsfly bidrager i dag med ca. 1 pct. af de samlede CO<sub>2</sub>-udledninger (mellem 0,55 og 0,60 mill. ton ud af i alt ca. 60 mill. ton).

Det skønnes, at afgiften vil medføre et fald i de hidtil forventede CO<sub>2</sub>-udledningerne på godt 0,1 mill. ton eller med omkring 1/6 af det nuværende forbrug svarende til ca. 0,2 pct. af de samlede CO<sub>2</sub>-udledninger. Hertil kommer, at afgiften kan bremse introduktionen af de meget brændstofforbrugende katamaranfærger.

Agiften vil ikke mindst sammen med forslaget om svovlafgift bevirke en meget betydelig reduktion af svovlforureningen fra indenrigsførfart.

#### *Erhvervsmæssige konsekvenser*

Med udgangspunkt i et provenu efter mængdereaktion der usikkert er skønnet til omkring 450 mill.kr., der er sammensat af henvend 100 mill.kr. vedrørende indenrigsflyvning og godt 350 mill.kr. vedrørende indenrigsfærgesejls/højere brotakster vurderes det, at forslaget vil belaste erhvervene med ca. 200 mill.kr., mens husholdningerne, herunder de ikke momsregistrerede erhverv, vil blive belastet med ca. 250 mill.kr.

Af de 200 mill.kr. i erhvervsbelastning vil godt 150 mill.kr. vedrøre transport af gods, herunder lastbiler med færger, mens henvend 50 mill.kr. vil belaste momsregistrerede virksomheders køb af indenrigsflyvning, herunder fragtflyvning.

Det er forudsat, at færgeselskaberne og flyselskaberne vælter meromkostningerne over i højere priser. I første omgang vil det især være lastvognmænd,