

**Tablet 2. Aktuelle energiafgiftssatser og nye satser ved en forhøjet CO<sub>2</sub>-afgift i 2008**

Vare	Enhed	Nuværende satser ved 52,4-52,8 kr./GJ	Nye satser ved ca. 48,6 kr./GJ	Forhøjelse af satser
Naturgas	Øre/Nm <sup>3</sup>	207,9	192,4	-15,5
Gas- og dieselolie	Øre/l	189,0	174,3	-14,7
Dieselolie til transport	Øre/l	248,7	233,6	-15,1
Fuelolie	Øre/kg	213,0	197,5	-15,5
Benzin	Øre/l	388,9	375,3	-13,6
Kul	Kr./GJ	52,8	48,6	-4,2
Elektricitet	Øre/kWh	58,7	59,8	+1,1

**Eksempel:**

Den ny energiafgiftssats for naturgas fremkommer på følgende måde:

Den ny afgiftssats er 48,6 kr. pr. GJ. Energiindholdet i en Nm<sup>3</sup> er 39,6 MJ pr. Nm<sup>3</sup>. Dette ganges med afgiftssatsen udtrykt i kr. pr. GJ divideret med 1.000 (for at få afgiftssatsen udtrykt i MJ). Afgiftssatsen bliver således 192,4 øre pr. Nm<sup>3</sup>. De øvrige satser for brændsler til varmemål er beregnet på tilsvarende måde, hvor der tages højde for energiindholdet i de respektive brændsler.

For brændstoffer til vejtransport (benzin og diesel) er forhøjelsen af CO<sub>2</sub>-afgiften direkte modregnet i energiafgiften, således at den samlede afgift på fossilt brændstof er uændret.

Forhøjelsen af energiafgiften på elektricitet skal ses i sammenhæng med, at CO<sub>2</sub>-afgiften på elektricitet nedsættes. Den samlede afgift for elektricitet, der betales af husholdninger, rumvarme i erhverv og ikke momsregistrerede erhverv er uændret.

Energiafgifterne gælder i praksis ikke for brændsel til proces og brændsel til elfremstilling.

**3.4.1. Biobenzin og biodiesel**

Det foreslås at sætte CO<sub>2</sub>-afgiften op, mens energiafgiften sættes tilsvarende ned for brændstoffer (benzin og dieselolie) til vejtransport.

Ændringerne har derfor ikke betydning for almindelig fossil benzin og dieselolie. For biobenzin og biodieselolie er der ikke CO<sub>2</sub>-afgift, men fuld energiafgift. Afgiften falder derfor for biobenzin og biodieselolie med nedsættelsen af energiafgiftssatsen. Det gør, at afgiften på biobenzin falder svarende til ca. 14 øre pr. liter normal benzin, og biodiesel falder svarende til ca. 15 øre pr. liter normal dieselolie.

I øjeblikket udgør energiafgiften på biobenzin og biodiesel det samme pr. liter som afgiften pr. liter fos-

sil benzin og diesel. Det foreslås, at afgiften på biodiesel og biobenzin fremover kan beregnes, så afgiften på biobrændstof bliver den samme som for fossilt brændstof omregnet efter energiindhold.

Energiindholdet i en liter biobenzin (bioethanol) udgør kun ca. 65 pct. af energiindholdet i en liter almindelig benzin. Energiindholdet i en liter biodiesel er ca. 90 pct. af energiindholdet i en liter almindelig diesel, for typisk biodiesel.

Ved en given kørsel skal der derfor bruges langt flere liter biobenzin end fossil benzin. Med forslaget kompenseres biobrændstoffer for denne forskel i energiindhold, således at den reelle energiafgift bliver den samme for biobrændstof og fossilt brændstof.

Elimineringen af energiafgiftsdiskriminationen mod biobrændstof har større værdi for biobrændstof end de ovenfor nævnte 14-15 øre pr. liter normal brændstof. For biobenzin falder afgiften pr. liter på grund af den mere reelle omregning med godt 130 øre pr. liter biobenzin. Den nye omregning fører til et fald på 18 øre pr. liter typisk biodiesel.

For en blanding med 5 vol. pct. biobenzin falder afgiften med omkring 7 øre pr. liter. Ved normale priser på olie er biobenzin meget langt fra at være konkurrencedygtig. Visse oleselskaber iblander dog frivilligt mindre mængder biobenzin m.v. af markedsføringsmæssige grunde. Mindre mængder biobenzin kan også erstatte visse dyre tilsætninger til normal 95 oktan benzin. Det forventes, at ændringerne vedrørende biobrændstoffer vil føre til, at iblanding af 5 vol. pct. biobenzin i 95 oktan benzin vil blive standard som følge af dette forslag.

Dermed reduceres CO<sub>2</sub>-udledninger med ca. 0,12 mio. tons og anvendelsen af vedvarende energi øges med ca. 1,7 PJ svarende til hen ved 0,25 procentpoint af Danmarks samlede energiforbrug.