



Skatteministeriet

7. marts 2019
J.nr. 2019 - 1965

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 278 af 19. februar 2019 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Rune Lund (EL).

Karsten Lauritzen

/ Mette Kildegaard Graversen



Spørgsmål

Det fremgår af svar på SAU alm. del – spørgsmål 154, at ”Adfærdseffekterne består af flere forskellige elementer. De højere priser på benzin og diesel reducerer det indenlandske brændstofsalg, hvilket reducerer indtægterne fra afgifter og moms. Det sker dels som følge af en generel reduktion af brændstofforbruget, dels som følge af øget grænsehandel med benzin og diesel i udenlandsk favør. Derudover øger de højere priser på benzin og diesel de samlede omkostninger ved transport, hvilket reducerer indtægterne fra de øvrige bilafgifter.”

Ministeren bedes opdatere tabel 1 svar på spørgsmål 154 og opdele adfærd eksklusiv arbejdsudbud i henholdsvis 1) generel reduktion af brændstofforbruget, 2) grænsehandel og 3) reduktion af indtægter fra øvrige bilafgifter.

Svar

En opdeling af adfærdseffekten ved en forhøjelse af afgifterne på benzin og diesel med 69 øre pr. liter fremgår af *tabel 1*.

Tabel 1. Provenuirkning af en forhøjelse af afgifterne på benzin og diesel med 69 øre pr. liter

Mia. kr.	Benzin	Diesel	I alt
Umiddelbart provenu (ekskl. moms)	1,2	2,1	3,4
<i>Adfærdseffekter inkl. tilbageløb:</i>			
- Generel reduktion af brændstofforbrug	-0,3	-0,3	-0,6
- Grænsehandel (tabt dansk afgift og moms)	-0,7	-1,2	-1,9
- Reduktion af indtægter fra øvrige bilafgifter	-0,3	-0,2	-0,4
I alt efter tilbageløb og adfærd ekskl. arbejdsudbud	0,0	0,5	0,5
Efter tilbageløb, adfærd og arbejdsudbud	-0,1	0,3	0,2

Anm.: På grund af afrunding summer de enkelte elementer ikke nødvendigvis til totalen.

Det skønnes, at adfærdseffekterne (eksklusive arbejdsudbud) ved en forhøjelse af afgifterne på benzin og diesel med 69 øre pr. liter udgør ca. 2,9 mia. kr. Heraf udgør ca. 65 pct. tab af danske indtægter fra moms og afgifter på benzin og diesel som følge af skift i grænsehandlen i udenlandsk favør, ca. 20 pct. udgøres af en generel reduktion af brændstofforbruget som følge af en reduktion af kørselsomfanget samt anskaffelse af mindre og mere energiintensive køretøjer på sigt, mens ca. 15 pct. af adfærdseffekten udgøres af lavere indtægter fra øvrige bilafgifter, herunder registreringsafgiften og grøn ejerafgift.

En stor del af skiftet i grænsehandelen ved afgiftsændringer vurderes at vedrøre såkaldte økonomitankninger. Økonomitankninger foretages af køretøjer, der krydser grænsen, uafhængigt af eventuelle prisforskelle på brændstof, men hvor beslutningen om at tanke brændstof før eller efter den danske grænse krydses tilpasses som følge af prisforskellen mellem Danmark og nabolandet.

For lastbiler vurderes salget af brændstof at være særligt grænsehandelsfølsomt. Det skyldes, dels at lastbilerne kan køre længere per tankning, dels at en større andel af kørslen vedrører internationale ture.

Det bemærkes, at der er stor usikkerhed forbundet med beregningerne. Det ændrer imidlertid ikke på, at en forhøjelse af afgifterne på benzin og diesel indebærer en stor forøgelse af skattebyrden for borgere og erhvervsliv sammenlignet med den meget beskedne provenuvirkning for staten efter tilbageløb og adfærd. Regeringen kan derfor ikke støtte et forslag om forhøjelser af benzin- og dieselaafgiften, ligesom det vil stride mod regeringens skattestop.