



Skatteministeriet

4. marts 2020
J.nr. 2020 - 1255

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes endeligt svar på spørgsmål nr. 201 af 10. januar 2020 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kathrine Olldag (RV).

Morten Bødskov

/ Mette Kildegaard Graversen



Spørgsmål

Ministeren bedes oversende en oversigt over, hvad afgiften på benzin og diesel er i Danmark, Sverige og Tyskland, både for privat og erhverv, og hvad de statsfinansielle konsekvenser vil være ved, at det danske afgiftsniveau ændrede sig til henholdsvis Sveriges og Tysklands niveau samt 5 øre over tysk og svensk niveau, både før og efter tilbageløb og adfærd samt effekten på arbejdsudbuddet. Vurderer ministeren, at der er andre forhold end afgiftsniveauet, der kan forklare forskellen i pris ved pumpen i de tre lande, og vil ministeren i givet fald lave en dekomponering af prisforskellene i de tre lande?

Svar

Af tabel 1 og tabel 2 fremgår priserne på hhv. benzin og diesel i Danmark, Tyskland og Sverige. Privatpersoner mv. betaler forbrugerprisen inklusive moms, mens momsregistrerede virksomheder kan fradrage momsen på brændstof til erhvervsmæssig kørsel. Moms på benzin og diesel er 25 pct. i Danmark og Sverige, mens den er 19 pct. i Tyskland. Det bemærkes, at der både lægges moms på prisen før afgifter og på selve punktafgifterne.

Tabel 1 Benzinpriser i Danmark, Sverige og Tyskland

Kr. pr. liter	Danmark	Tyskland	Sverige
Pris uden punktafgift (1)	5,12	3,89	4,36
Punktafgift (2)	4,62	4,89	4,65
Moms (3)	2,43	1,67	2,25
Forbrugerpris (1) + (2) + (3)	12,17	10,45	11,26
Pris erhverv (1) + (2)	9,74	8,78	9,01

Anm.: Priserne er gennemsnit for perioden 6.-26. januar 2020. Momsen er 19 pct. i D og 25 pct. i DK og S.
Kilde: Europa-Kommissionen, <http://ec.europa.eu/energy/en/statistics/weekly-oil-bulletin>, samt egne beregninger.

Tabel 2 Dieselpriser i Danmark, Sverige og Tyskland

Kr. pr. liter	Danmark	Tyskland	Sverige
Pris uden punktafgift (1)	5,30	4,56	6,05
Afgifter (2)	3,22	3,52	3,32
Moms (3)	2,13	1,53	2,34
Forbrugerpris (1) + (2) + (3)	10,65	9,61	11,72
Pris erhverv (1) + (2)	8,52	8,08	9,38

Anm.: Priserne er gennemsnit for perioden 6.-26. januar 2020. Momsen er 19 pct. i D og 25 pct. i DK og S.
Kilde: EU-Kommissionen, <http://ec.europa.eu/energy/en/statistics/weekly-oil-bulletin>, samt egne beregninger.

Afgifterne på benzin og diesel er en væsentlig faktor i forhold til priserne på benzin og diesel i Danmark, Tyskland og Sverige. Der er imidlertid også andre forhold, der har betydning for priserne.

For det første har landene forskellige krav til iblanding af biobrændstoffer i benzin og diesel. Biobrændstoffer er dyrere end fossile brændstoffer, og højere iblandingskrav i et land

medfører således højere priser. 1. januar 2020 er nye iblandingskrav trådt i kraft i Danmark. Det indebærer blandt andet, at E10-benzin, der indeholder 9,8 pct. biobrændstoffer, erstatter E5-benzin, der indeholder 4,8 pct. biobrændstoffer, som den mest almindelige benzintype.

Endvidere kan prisforskelle mellem landene skyldes forskelle i avancer og øvrige omkostninger. Blandt andet kan få biler per tankstation i Danmark være med til at forklare en højere dansk pris ekskl. moms og afgifter, idet det indebærer højere omkostninger.

Skatteministeriet har ikke en analyse, der dekomponerer prisforskellene mellem landene på forskellige forhold, der kan forklare forskellene. Prisforskellene på benzin og diesel kan som nævnt skyldes forskelle i landenes krav til iblanding af biobrændstoffer, forskelle i øvrige omkostninger og forskelle i avancerne.

Af tabel 3 fremgår provenuvirkningen af de fire afgiftsændringer, der spørges til.

Tabel 3. Provenumæssige konsekvenser af de fire scenarier for afgiftsændringer

Mia. kr., 2020-niveau	Danske afgifter på benzin og diesel ændres, så de er på niveau med:			
	Tyskland	Tyskland + 5 øre/l	Sverige	Sverige + 5 øre/l
Provenu før tilbageløb (inkl. moms)	1,8	2,1	0,5	0,8
Provenu efter tilbageløb	1,4	1,7	0,4	0,7
Provenu efter adfærd	0,3	0,3	0,1	0,2
Merprovenu efter adfærd inkl. arbejdsudbud	0,2	0,2	0,1	0,1

Kilde: Egne beregninger ud fra forudsætninger i modelberegninger i Skatteministeriets grænsehandelsrapporter.

Af tabel 3 ses, at den umiddelbare afgiftsstigning – og dermed stigningen i skattebyrden for husholdninger og erhverv – er relativt stor set i forhold til finansieringsbidraget efter indregning af adfærdseffekter i alle fire scenarier. Det skyldes, at der samlet set er store adfærdseffekter forbundet med ændringer af afgifterne på benzin og diesel. Ved afgiftsnedsættelser vil adfærdseffekterne omvendt give anledning til en høj selvfinansieringsgrad.

Adfærdseffekterne består af flere forskellige elementer. De højere priser på benzin og diesel reducerer det danske salg af benzin og diesel. Det sker dels som følge af en generel reduktion af brændstofforbruget i Danmark (der reducerer indtægterne fra energi- og CO₂-afgifter), dels som følge af øget grænsehandel (der reducerer indtægterne fra energi- og CO₂-afgifter samt moms). Derudover øger prisstigninger på benzin og diesel de samlede omkostninger ved transport, hvilket reducerer indtægterne fra de øvrige bilafgifter, idet det bl.a. giver incitament til færre og mere brændstoføkonomiske biler. Endeligt påvirkes arbejdsudbuddet, da forhøjelser af brændstofafgifterne reducerer husholdningernes real-løn ligesom en indkomstskattestigning.