



Skatteministeriet

8. juni 2020
J.nr. 2020 - 5157

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 404 af 13. maj 2020 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kathrine Olldag (RV).

Morten Bødskov

/ Mette Kildegaard Graversen



Spørgsmål

Ministeren bedes redegøre for den forventede nettogrænsehandelseffekt på diesel til transport, når Tyskland fra 2021 hæver dieselaafgiften med ca. 60 øre/l? Ministeren bedes angive skøn for effekten på øget dieselsalg (målt i liter), den statslige provenueffekt efter tilbageløb og adfærd i 2021 og årene frem samt effekten på Danmarks CO₂-regnskab?

Svar

Den 20. maj 2020 blev der opnået enighed i Tysklands Forbundsraad om at indføre en særlige tysk CO₂-afgift på 25 euro pr. ton CO₂ for bl.a. brændsler til transport. Forhøjelsen forventes at træde i kraft pr. 1. januar 2021.¹

Afgiften vurderes inklusive moms at medføre prisstigninger på 58,7 øre pr. liter diesel i 2021. For store dieselkøretøjer (lastbiler og busser) er prisen uden moms mest relevant for grænsehandelen, da moms kan fradrages for erhvervsmæssig kørsel. Den tyske moms på diesel er 19 pct., og prisen på diesel ventes således at stige med 49,4 øre pr. liter eksklusiv moms som følge af afgiftsforhøjelsen.

Det er prisforskellen på diesel mellem landene, der giver en økonomisk fordel ved at vælge at tanke brændstof i et land frem for et andet. Prisforskellen mellem ind- og udland vurderes derfor at være bestemmende for grænsehandlens omfang. Afgiftsforhøjelsen på diesel i Tyskland i 2021 vil gøre det relativt mere fordelagtigt at tanke i Danmark i forhold til i Tyskland.

Med en afgiftsforhøjelse i Tyskland forventes færre køretøjer at tanke diesel, inden de kører ind i Danmark fra Tyskland, ligesom flere køretøjer forventes at tanke op, inden de kører fra Danmark til Tyskland. I Skatteministeriets grænsehandelsrapporter er der udarbejdet skøn den danske dieselaafgifts betydning for den danske nettogrænsehandel med diesel. Den tyske afgiftsændring har imidlertid ikke lige så stor effekt på grænsehandelen med diesel i Danmark som en ændring af den danske dieselaafgift. Det skyldes en række forhold.

Det er kun ca. 70 pct. af de lastbiler, som kører ud af Danmark, der kører til eller igennem Tyskland. For personbiler og varevogne er det ca. 66 pct., der kører til Tyskland, når de kører ud af Danmark. Den tyske afgiftsforhøjelse påvirker som udgangspunkt ikke grænsehandelen for køretøjer, der kører fra Danmark til andre skandinaviske lande.

Dertil kommer, at de lastbiler, der kører fra Danmark til Tyskland, ikke nødvendigvis fylder diesel på tanken i Tyskland. Det skal ses i lyset af, at de fleste lastbiler kan køre 2.500-3.000 km per optankning. Derfor kan de køre igennem en række lande uden optankninger. Lastbiler, der kører til andre vesteuropæiske lande, vil ofte tanke på vejen i lavprislandene Luxemburg eller Østrig. Lastbiler, der kører gennem østeuropæiske lande, vil typisk

¹ Forbundsrådet (Deutscher Bundesrat) er delstaternes parlament i Tyskland, og det skal godkende lovforslag vedtaget i det tyske parlament (Bundestag). Med Forbundsrådets ændringsforslag forhøjes satsen for CO₂-afgiften fra 10 til 25 Euro per ton CO₂. Forbundsrådets ændringsforslag kan læses her: https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksa-chen/2020/0201-0300/266-20.pdf;jsessionid=3D7CDAC5535FABF95D2A385D8609B45F.2_cid382?__blob=publicationFile&v=1

tanke der, idet prisen på diesel generelt er lavere der. Nogle lastbiler har således mulighed for at tanke diesel i en række andre europæiske lande, og dieselpriisen i Tyskland har ikke nødvendigvis betydning for afvejningen mellem at tanke i Danmark eller i et andet europæisk land.

Når der skematisk korrigeres for ovenstående forhold, skønnes den tyske afgiftsforhøjelse på diesel med stor usikkerhed at medføre en forøgelse grænsehandelen med diesel i Danmark med i størrelsesordenen 100 mio. liter diesel. Det skønnes at resultere i en forøgelse af opgørelsen af de danske CO₂-udledninger med i størrelsesordenen 0,25 mio. ton.²

Statens merprovenu som følge af skiftet i grænsehandelen med diesel skønnes at udgøre knap 0,4 mia. kr. efter tilbageløb og adfærd. Merprovenuet kan primært henføres til højere indtægter fra diesel- og CO₂-afgift, men også fra højere indtægter fra moms på diesel til personbiler mv.

Det bemærkes, at der løbende gennemføres regelændringer i udlandet med potentielle afledte provenumæssige konsekvenser for de offentlige finanser i Danmark. De afledte effekter i Danmark anses ikke for egentlige finansieringsbidrag eller finansieringsbehov.

Det bemærkes endvidere, at der er meget betydelig usikkerhed forbundet med vurderingen af effekten på grænsehandelen. Et mere udførligt skøn vil blandt andet kræve indgående kendskab til lastbilernes aktuelle kørselsmønstre og mulighederne for at justere tankningsmønstret, så der i højere grad tankes i europæiske lavprislande. De tyske afgifter på diesel har været uændrede i over 15 år, og de seneste større afgiftsændringer fandt sted i begyndelsen af 1990'erne. Effekten af den tyske afgiftsforhøjelse, herunder hvordan kørselsmønstrene vil blive påvirket, vil således være forbundet med betydelig usikkerhed, frem til forhøjelsen træder i kraft.

² Det forudsættes, at diesel til transport i Danmark i 2021 fortsat er B7-diesel, der indeholder 6,8 volumenprocent bio-brændstoffer.