



Skatteministeriet

26. august 2020
J.nr. 2020 - 6198

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes endeligt svar på spørgsmål nr. 527 af 29. juni 2020 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ruben Kidde (RV).

Morten Bødskov

/ Mette Kildegaard Graversen



Spørgsmål

Vil ministeren oplyse, hvor meget den danske stat må forventes at tjene på grænsehandel med diesel i henholdsvis 2019, 2020 og 2021 i forbindelse med, at Tyskland har hævet dieselaafgiften?

Svar

De tyske afgifter på diesel har været uændrede i en længere årrække. Der er således ikke tyske afgiftsforhøjelser i 2019 og 2020, der påvirker den danske grænsehandel med diesel.

Der er d. 20. maj 2020 opnået enighed i Forbundsrådet¹ om at forhøje den tyske CO₂-afgift. Den tyske forhøjelse af CO₂-afgiften blev oprindeligt vedtaget i december 2019 af Forbundsdagen. Forbundsrådet ønskede imidlertid ændringer, hvorfor satserne er blevet væsentligt højere, end Bundestag oprindeligt vedtog.

Det er vedtaget, at CO₂-afgiften udgør ca. 186 kr./ton i 2021, og at afgiften indføres 1. januar 2021. Til sammenligning er den danske CO₂-afgiftssats 177 kr./ton (2020-niveau).

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 momsen 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.

I Skatteministeriets grænsehandelsrapporter er der udarbejdet skøn over 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-

¹ Forbundsrådet (Deutscher Bundesrat) er delstaternes parlament i Tyskland, og det skal godkende lovforslag vedtaget i Forbundsdagen. Forbundsrådets ændringsforslag kan læses her: https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksa-chen/2020/0201-0300/266-20.pdf;jsessionid=3D7CDAC5535FABF95D2A385D8609B45E.2_cid382?__blob=publicationFile&v=1

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 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 et merprovenu til den danske stat på i størrelsesordenen 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 lastbileres 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.