



Skatteministeriet

20. april 2021
J.nr. 2021 - 1528

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes endeligt svar på spørgsmål nr. 252 af 22. januar 2021 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Signe Munk (SF).

Morten Bødskov

/ Mette Kildegaard Graversen



Spørgsmål

Hvilke effekter ser ministeriet, der ville være, hvis Danmark fulgte op med en afgiftsstigning af samme størrelsesorden som den tyske på CO₂, offentligt provenu m.v.?

Svar

Fra den 1. januar 2021 er der introduceret et nationalt CO₂-kvotesystem i Tyskland, der omfatter drivmidler og fyringsolie. Det tyske CO₂-kvotesystem skønnes i 2021 at forøge prisen inkl. moms på benzin med ca. 48 øre pr. liter og ca. 53 øre pr. liter diesel. I dette svar vurderes derfor effekterne af at forhøje de danske afgifter inkl. moms med ca. 48 øre pr. liter benzin og ca. 53 øre pr. liter diesel.

For store dieseldrøjetøjer (lastbiler og busser) er prisen uden moms mest relevant for grænsehandelen, da momsen kan fradrages for erhvervsmæssig kørsel. Det bemærkes, at den tyske moms på benzin og diesel er 19 pct., mens den danske moms er 25 pct. Det er derfor ikke muligt at forhøje afgifterne på benzin og diesel i Danmark, så det medfører en prisstigning, der er præcis lige så stor som i Tyskland både før og efter moms.¹

Effekterne af en dansk afgiftsforhøjelse inkl. moms på 48 øre pr. liter benzin og 53 øre pr. liter diesel fremgår af tabel 1. Det bemærkes, at skønnene er forbundet med betydelig usikkerhed. Effekterne i tabel 1 er den isolerede effekt af de danske afgiftsforhøjelser. Effekterne i Danmark af de forventede højere priser på benzin og diesel i Tyskland som følge af det tyske CO₂-kvotesystem indgår således ikke i tabel 1.

Tabel 1. Effekter af afgiftsstigninger inkl. moms på 48 øre pr. liter benzin og 53 øre pr. liter diesel

Mia. kr.	Benzin	Diesel	I alt
Umiddelbart provenu, ekskl. moms	0,7	1,3	2,0
Adfærdseffekter inkl. tilbageløb:			
- Reduktion af brændstofforbruget	-0,1	-0,2	-0,3
- Grænsehandel (tabt dansk afgift og moms)	-0,4	-0,7	-1,1
- Reduktion af indtægter fra øvrige bilafgifter	-0,1	-0,1	-0,2
- Arbejdsudbudseffekt	-0,1	-0,1	-0,2
Adfærdseffekter i alt	-0,7	-1,1	-1,8
Provenu efter adfærd og tilbageløb	0,0	0,2	0,2
CO₂-udledninger, mio. ton	-0,2	-0,5	-0,7
- heraf små køretøjer	-0,2	-0,2	-0,4
- heraf store køretøjer	0,0	-0,4	-0,4

Kilde: Egne beregninger baseret på grænsehandelsanalyser i Skatteministeriets grænsehandelsrapporter.

¹ I Tyskland medfører CO₂-kvotesystemet merudgifter før moms på ca. 40 øre pr. liter benzin og ca. 45 øre pr. liter diesel. I Danmark er afgiftsforhøjelsen for moms derimod ca. 38 øre pr. liter benzin og ca. 43 øre pr. liter diesel, når den danske prisstigning inkl. moms svarer til den tyske prisstigning inkl. moms (dvs. prisstigninger på ca. 48 øre pr. liter benzin og ca. 53 øre pr. liter diesel).

Det fremgår af tabel 1, at den danske afgiftsstigning på benzin og diesel indebærer et årligt umiddelbart merprovenu på ca. 2 mia. kr. eksklusive moms. Merprovenuet efter tilbageløb og adfærd er imidlertid kun ca. 0,2 mia. kr. Der er således tale om en betragtelig stigning i skattebyrden for husholdninger og erhverv sammenlignet med det relativt lille finansieringsbidrag til staten efter indregning af adfærdseffekter.

Det relativt lille finansieringsbidrag efter indregning af adfærdseffekter skyldes primært en reduktion af nettogrænsehåndelen, men også bl.a. lavere indenlandsk forbrug af benzin og diesel og lavere indtægter fra øvrige bilafgifter. Højere priser til benzin og diesel forøger incitament til at købe mindre og mere brændstoføkonomiske biler, hvilket reducerer statens indtægter fra registreringsafgiften og grøn ejerafgift.

Afgiftsforhøjelsen vil medføre en årlig merudgift på ca. 380 kr. for en gennemsnitlig benzinbil og ca. 640 kr. for en gennemsnitlig diesebil. Endvidere vil det indebære merudgifter til transport for erhvervene.

De samfundsøkonomiske omkostninger forbundet med at reducere CO₂-udledningerne ved at forhøje afgifterne på benzin og diesel til vejtransport er betydeligt højere end ved forhøjelser af afgifterne på de fleste andre typer energiforbrug i Danmark. Det skyldes ikke alene, at benzin og diesel er grænsehandelsudsatte varer.

Det skal også ses i lyset af, at afgifterne på privatbilisme er høje - også betydeligt højere end i vores nabolande. Afgifterne er højere end de skadeomkostninger, privatbilisme påfører omgivelserne i form af bl.a. trængsel, trafikulykker, luftforurening mv. Ud over afgifterne på benzin og diesel er der således afgifter på køb og ejerskab af biler i form af registreringsafgift og grøn ejerafgift mv. Disse afgifter er i høj grad målrettet køretøjernes CO₂-udledninger. Samlet set er afgifterne på CO₂-udledninger fra biler højere end for de øvrige danske CO₂-udledninger.

Desuden bemærkes, at det med aftale om grøn omstilling af vejtransporten fra 2020 er besluttet at indføre en vejafgift for større køretøjer. En sådan vejafgift vil øge beskatningen af lastbiler og busser mv., uden at det påvirker grænsehandelen med drivmidler.

I Danmark er der således allerede et ekstraordinært højt incitament til at reducere CO₂-udledninger fra privatbilisme. De samfundsøkonomiske omkostninger forbundet med yderligere forhøjelser af afgifterne er således relativt høje. CO₂-reduktioner kan samfundsøkonomisk set opnås med lavere omkostninger ved at gøre afgifterne på CO₂-udledninger mere ensartede. Det kan eksempelvis opnås ved at forhøje afgifterne på energiforbrug, der i dag pålægges relativt lave afgifter.

Endeligt bemærkes det, at forbrugerpriserne inkl. moms på både benzin og diesel er højere i Danmark end i Tyskland. Dette gælder også for de tilgængelige tal for priserne i

2021, hvor CO₂-kvotesystemet er trådt i kraft i Tyskland.² Det skal bl.a. ses i lyset af, at nettoprisen (prisen før afgifter og udgifter til CO₂-kvoter) er højere i Danmark end i Tyskland. Forskelle i nettoprisen kan eksempelvis skyldes forskelle i landenes krav til iblanding af biobrændstoffer i benzin og diesel. Det kan også skyldes højere omkostninger i Danmark (flere tankstationer pr. indbygger mv.) eller højere avancer. Hertil kommer, at momsens er 25 pct. i Danmark, mens den er 19 pct. i Tyskland, hvilket bidrager til højere forbrugerpriser i Danmark end i Tyskland.

² I henhold til EU-Kommissionens Oil Price Bulletin er den gennemsnitlige forbrugerpris på benzin inkl. moms i gennemsnit 81 øre pr. liter dyrere i Danmark end i Tyskland i perioden fra 4. januar til 11. april 2021, mens diesel er 25 øre pr. liter dyrere inkl. moms i samme periode. Diesel til erhvervsmæssig kørsel vurderes dog fortsat at være billigere i Danmark end i Tyskland. Det skyldes bl.a. at vognmænd kan opnå storkunderrabatter, samt at de kan fradrage momsens.