



Skatteministeriet

20. maj 2021
J.nr. 2021 - 3630

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 463 af 22. april 2021 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kathrine Olldag (RV).

Morten Bødskov

/ Mette Kildegaard Graversen



Spørgsmål

Vil ministeren oplyse effekterne af følgende afgiftsreform på transportområdet:

- Energiafgifterne på henholdsvis biobenzin og biodiesel sænkes til det lavest tilladte niveau, jf. det europæiske energibeskatningsdirektiv.
- Energiafgifterne på konventionel benzin og diesel hæves, så provenuet ved den samlede reform forbliver uændret efter tilbageløb og adfærd.

Ministerens besvarelse omfatter både relevante afgiftsniveauer og forventet effekt på CO₂-udledning frem mod 2030, herunder i hvor høj grad effekten forventes at komme fra øget brug af biobrændstoffer eller ændret grænsehandel med brændstof.

Svar

De minimale afgiftssatser på motorbrændstoffer til vejtransport i Energibeskatningsdirektivet er 0,359 Euro pr. liter benzin og 0,33 Euro pr. liter diesel. Satserne er således fastsat pr. liter, og de afhænger som udgangspunkt ikke af andelen af biobrændstoffer iblandet i benzin og diesel.

Direktivet giver mulighed for at anvende fritagelser eller reducerede afgiftssatser for produkter, der er afgiftspligtige, når produkterne består af eller indeholder biomasse. Den foreslåede differentiering af energiafgiften på hhv. fossile brændstoffer og biobrændstoffer skal dog vurderes nærmere ift. EU's statsstøtteregler.

I dag er den mest almindelige type benzin til vejtransport i Danmark E10-benzin. E10-benzin indeholder knap 10 volumenpct. Biobenzin (bioethanol), og biobrændstofferne udgør ca. 6,7 pct. af det samlede energiindhold. Den mest almindelige type diesel til vejtransport er B7-diesel, der indeholder knap 7 volumenpct. biobrændstoffer, og biobrændstofferne udgør ca. 6,6 pct. af energiindholdet. Afgifterne per liter fremgår af tabel 1.

Tabel 1. Afgifter på benzin og diesel ekskl. moms i 2021 samt minimumssats

Øre pr. liter	Benzin (E10)	Diesel (B7)
Energiafgift	426,3	279,3
CO ₂ -afgift	38,6	44,1
NO _x -afgift	0,8	0,9
I alt	465,7	324,3
Minimumssats	267,0	245,4
Forskel (afgift i 2021 – minimumssats)	198,7	78,9

Anm.: Minimumssatsen er beregnet ud fra en vekselkurs på 7,43649 kr. per Euro. Der er mindre CO₂-indhold pr. liter i E10-benzin i forhold til B7-diesel, hvilket forklarer, hvorfor CO₂-afgiften opgjort pr. liter er mindre for E10-benzin. CO₂-afgiften udgør 178,5 kr. per ton CO₂.

Det fremgår af tabel 1, at de danske afgifter er knap 2 kr. pr. liter højere for benzin end minimumsafgiften, mens afgifterne på diesel er knap 80 øre pr. liter højere. Det bemærkes, at de danske afgifter på benzin og diesel indekseres med prisudviklingen, mens minimumsafgifterne ikke indekseres. Ved gældende regler vil forskellen mellem de danske afgifter og minimumsafgifterne således blive lidt større hvert år.

Af tekniske årsager er det ikke (i dag) muligt at forøge andelen af biobenzin yderligere i forhold til indholdet i E10-benzin. Yderligere iblanding af biobrændstoffer i benzin vil bryde med europæiske motorstandarder, eller vil påkræve et retrofit af hver enkelt bil, så motoren kan klare en højere andel biobenzin. En reduktion af afgiften på biobenzin til minimumsafgiften vurderes således ikke umiddelbart at forøge andelen af biobenzin.

Andelen af biobrændstoffer i diesel kan forøges til op mod 100 pct. Af tekniske årsager er det ikke muligt at forøge andelen af almindelige biodiesel (FAME-biodiesel) i diesel ud over indholdet i B7-diesel, der allerede anvendes i dag. Det er dog muligt at iblande en dyrere form for biodiesel (HVO-biodiesel). Konventionelle dieselmotorer kan klare, at der iblandes op til 100 pct. HVO-biodiesel i fossil diesel.

HVO-biodiesel er over 5 kr. pr. liter dyrere end fossil diesel, og det forventes også at være tilfældet i de kommende år. Denne merpris skal sammenholdes med afgiftssystemets tilskyndelse til at anvende biobrændstoffer til diesel til vejtransport.

Hvis afgiften på biodiesel nedsættes til minimumsafgiften (og afgiften på fossil diesel for højes, så omlægningen er provenuneutral), vil afgifterne på biodiesel være ca. 86 øre/l lavere end afgifterne på fossil diesel i 2022 (ca. 127 øre/l i 2030), *jf. tabel 3*.¹ Afgiftsomlægningen vurderes således ikke at medføre, at det kan betale sig for brændstofleverandørerne at forøge iblandingen af HVO-biodiesel i diesel. Det skyldes, at merprisen på HVO-biodiesel (5 kr./l) er betydeligt højere end afgiftsbesparelsen (op til 1,27 øre/l) forbundet med at anvende biodiesel frem for fossil diesel.²

I tabel 2 og 3 fremgår afgiftssatserne i en omlægning, hvor afgifterne på biobrændstoffer i hhv. benzin og diesel nedsættes til minimumsafgifterne, og afgifterne på fossil benzin og diesel forhøjes, så omlægningen er provenuneutral efter tilbageløb og adfærd. Jævnfør ovenfor vurderes andelen af biobrændstoffer i benzin og diesel ikke at ændre sig nævneværdigt som følge af omlægningen, idet der ikke vurderes at være tilstrækkeligt afgiftsincitament til øget anvendelse af biobrændstoffer i diesel (og der er tekniske begrænsninger med øget anvendelse af biobrændstoffer i benzin).

Afgiftsomlægningen er provenuneutral, og anvendelsen af biobrændstoffer forventes som nævnt ikke at blive påvirket nævneværdigt. Det medfører, at priserne på benzin og diesel vil være uændrede efter afgiftsomlægningen (for benzin og diesel med et gennemsnitligt indhold af biobrændstoffer) – når satsen for biobrændstoffer nedsættes til minimumsafgifterne, og afgifterne på de fossile brændstoffer sættes op, så omlægningen er provenuneutral. Omlægningen vurderes derfor ikke som udgangspunkt at påvirke grænsehandelen med benzin og diesel nævneværdigt. Da anvendelsen af biobrændstoffer og grænsehandelen med benzin og diesel ikke forventes at blive påvirket væsentligt af afgiftsomlægningen, vurderes omlægningen ikke at have en nævneværdig CO₂-effekt.

¹ Energiindholdet pr. liter biodiesel er ca. 6,8 pct. lavere end for fossil diesel. Når der korrigeres for dette forhold (og afgifterne pr. energienhed sammenlignes), reduceres forskellen på afgifterne på hhv. fossil diesel og biodiesel.

² I dag er der lovgivning, der regulerer iblandingen af biobrændstoffer i benzin og diesel. Fra 2022 indføres et såkaldt CO₂-fortrængningskrav, der gradvist for højes frem til 2030.

Tabel 2. Afgifter på benzin ekskl. moms efter omlægning (2021-priser)

Øre/l	Afgifter bio-benzin	Afgifter fossil benzin	Energiafgift biobenzin	Energiafgift fossil benzin	Andel bio-brænd-stoffer, pct. ¹⁾
2022	265,9	487,9	265,1	444,3	6,7
2023	260,9	488,5	260,1	444,9	6,7
2024	256,1	489,0	255,3	445,4	6,7
2025	251,3	489,5	250,5	445,9	6,7
2026	246,6	490,0	245,8	446,4	6,7
2027	242,0	490,6	241,2	447,0	6,7
2028	237,5	491,1	236,7	447,5	6,7
2029	233,1	491,5	232,3	447,9	6,7
2030	228,7	492,0	227,9	448,4	6,7

Anm.: Benzinen forudsættes at være E10-benzin, Forskellen mellem de samlede afgifter på biobenzin og energiafgiften på biobenzin er NOx-afgiften på 0,9 øre/l. Forskellen mellem de samlede afgifter på fossil benzin og energiafgiften på fossil benzin er CO₂-afgiften og NOx-afgiften. Biobrændstoffer er fritaget for CO₂-afgift.

Afgifterne på benzin og diesel indekseres med nettoprisudviklingen. I 2021 forhøjes afgifterne med 0,4 pct. og derefter forudsættes priserne at stige med 1,9 pct. om året (ligesom i Finansministeriets mellemfristede fremskrivninger). Da minimumsafgifterne ikke indekseres, udhules værdien af minimumsafgifterne gradvist af inflationen. Det er årsagen til, at afgifterne på biobrændstoffer reduceres med tiden (målt i 2021-priser).

1) Andelen af biobrændstoffer er opgjort ud fra energiindholdet (ikke volumen). Skønnet for andelen af biobrændstoffer frem til 2030 er fra Energistyrelsens Klimastatus og -fremskrivning 2021 (KF21).

Tabel 3. Afgifter på diesel ekskl. moms efter omlægning (2021-priser)

Øre/l	Afgifter biodiesel	Afgifter fossil diesel	Energiafgift biodiesel	Energiafgift fossil diesel	Andel biobrændstoffer, pct. ¹⁾
2022	244,4	330,3	243,5	282,0	6,6
2023	239,9	330,7	239,0	282,4	6,6
2024	235,4	331,0	234,5	282,7	6,6
2025	231,0	332,6	230,1	284,3	9,0
2026	226,7	333,1	225,8	284,8	9,0
2027	222,5	333,5	221,6	285,2	9,0
2028	218,3	334,7	217,4	286,4	10,3
2029	214,3	335,2	213,4	286,9	10,3
2030	210,3	337,0	209,4	288,7	12,0

Anm.: Forskellen mellem de samlede afgifter på biodiesel og energiafgiften på biodiesel er NOx-afgiften på 0,9 øre/l. Forskellen mellem de samlede afgifter på fossil benzin og energiafgiften på fossil benzin er CO₂-afgiften og NOx-afgiften. Biobrændstoffer er fritaget for CO₂-afgift.

Afgifterne på benzin og diesel indekseres med nettoprisudviklingen. I 2021 forhøjes afgifterne med 0,4 pct. og derefter forudsættes priserne at stige med 1,9 pct. om året (ligesom i Finansministeriets mellemfristede fremskrivninger). Da minimumsafgifterne ikke indekseres, udhules værdien af minimumsafgifterne gradvist af inflationen. Det er årsagen til, at afgifterne på biobrændstoffer reduceres med tiden (målt i 2021-priser).

1) Andelen af biobrændstoffer er opgjort ud fra energiindholdet (ikke volumen). Skønnet for andelen af biobrændstoffer frem til 2030 er fra Energistyrelsens Klimastatus og -fremskrivning 2021 (KF21). Andelen af biobrændstoffer i diesel forventes at stige gradvist frem mod 2030, fordi det såkaldte CO₂-fortrængningskrav forhøjes gradvist frem mod 2030.