



**Skatteministeriet**

24. maj 2022  
J.nr. 2022 - 2377

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes endeligt svar på spørgsmål nr. 357 af 3. marts 2022 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Lars Boje Mathiesen (NB).

Jeppe Bruus

/ Mette Kildegaard Graversen

## Spørgsmål

Vil ministeren opdatere svarene på SAU alm. del – spørgsmål 369 og 370 (folketingsåret 2013-14) med de seneste tilgængelige oplysninger vedrørende skyggepriser, under forudsætning af aftalte og vedtagne energi- og bilafgiftsændringer er henholdsvis de gældende og fuldt gennemført og under anvendelse af samme eksterne omkostninger som brugt af Eldrup-kommissionen?

## Svar

Svarene på SAU alm. del – spørgsmål 369 og 370 (folketingsåret 2013-14) er blevet opdateret flere gange, hvoraf den seneste opdatering fremgår af svaret på SAU alm. del – spørgsmål 736 (2019-20).

*Aftale om Grøn omstilling af vejtransporten (december 2020)* indgået mellem regeringen, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten indebar en omlægning af bilafgifterne, så de i højere grad blev målrettet bilers CO<sub>2</sub>-udledning, samt en lempelse af afgifterne for nul- og lavemissionsbiler for at øge udbredelsen af disse. Aftalen indebar, at eksisterende tillæg og fradrag i registreringsafgiften blev afskaffet, og at der blev indført et CO<sub>2</sub>-tillæg, samt at ejer- og udligningsafgiften for nye biler blev omlagt til at afhænge af bilernes CO<sub>2</sub>-udledning. Derudover blev der aftalt en række forhøjelser af ejer- og udligningsafgiften.

Resultaterne i dette svar kan således ikke umiddelbart sammenlignes med tidligere svar, da der er tale om to forskellige indretninger af bilbeskatningen. For at opgøre afgiftsbelastningen fra registrerings-, ejer- og udligningsafgiften er der i tidligere svar valgt en såkaldt referencebil, der sammenlignes med en gennemsnitsbil. Referencebilen er tidligere valgt ud fra den tidligere grænse for hhv. tillæg og fradrag for brændstoffektivitet i registreringsafgiften, mens der i dette svar er ændret i principperne for udvælgelsen af referencebiler, *jf. nedenfor*.

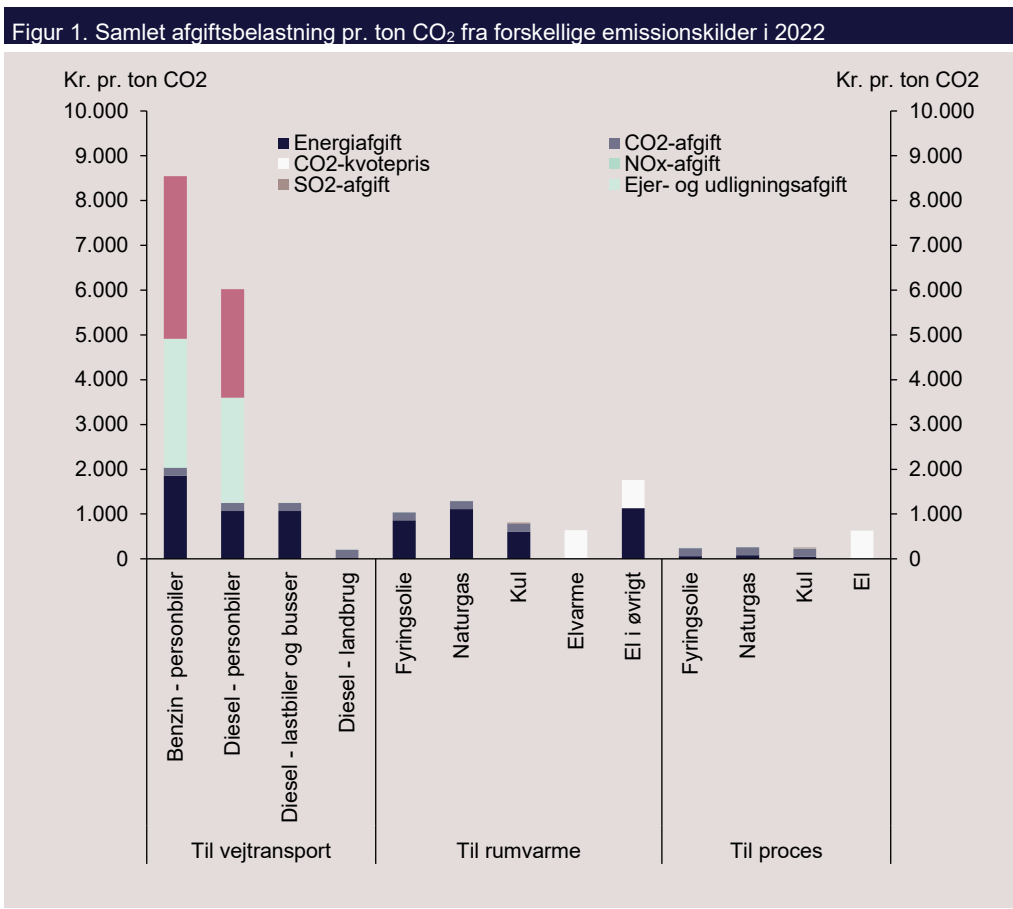
Det bemærkes hertil, at opgørelsen af skyggepriserne er behæftet med væsentlig usikkerhed, og særligt de transportrelaterede emissioner er meget følsomme over for de beregningsmæssige forudsætninger. For en nærmere beskrivelse af skyggeprisen og energibeskatningen i Danmark henvises der til svaret på SAU alm. del – spørgsmål 736 (2019-20).

Det bemærkes yderligere, at der i svaret vedr. personbiler er anvendt de eksterne omkostninger vedr. bilkørsel, der lå til grund for Bilkommissionens arbejde, som der efterspørges, mens der for busser og lastbiler er anvendt eksterne omkostninger opgjort fra Transportøkonomiske enhedspriser, som i tidligere svar. Det skal ses i lyset af, at Bilkommissionens arbejde alene var fokuseret på personbiler.

Der har inden for de seneste år været flere forskellige analyser, der har vist en betydelig variation i estimaterne for de eksterne omkostninger ved kørsel, hvilket giver anledning til grundigere at undersøge forskellen i metoder og følsomheder i de enkelte analyser. Der er derfor nedsat en tværministeriel arbejdsgruppe, der bl.a. har til formål at kortlægge enhedsværdier for de eksterne omkostninger tilknyttet bilkørsel. Skatteministeriet, Transportministeriet og Finansministeriet deltager i arbejdsgruppen.

Endelig bemærkes det, at der i tidligere svar har været opgjort en CO<sub>2</sub>-skyggepris for el-drevne personbiler. I forlængelse af Bilkommissionens arbejde forudsætter Skatteministeriet ikke længere en CO<sub>2</sub>-udledning fra kørsel med elbiler, hvorfor denne skyggepris ikke er opgjort i nærværende svar. Derved afspejler beregningerne således en fuld gennemførelse af aftalte bilafgiftsændringer, bortset fra forhøjelser af ejerafgiften efter 2022.

Af figur 1 fremgår den samlede afgiftsbelastning pr. ton CO<sub>2</sub> fra forskellige emissionskilder i 2022. Forskellen mellem benzin- og dieselpersonbiler skyldes i høj grad, at det er forudsat en forskellig årskørsel til de to typer biler.



Anm.: Afgiftsbelastningen pr. ton CO<sub>2</sub> omfatter energifgift, CO<sub>2</sub>-avgift, NOx-avgift og SO<sub>2</sub>-avgift samt CO<sub>2</sub>-afhængige elementer i registreringsafgiften og ejer- og udligningsafgiften. Desuden indgår CO<sub>2</sub>-kvoteprisen på ca. 630 kr. pr ton i 2022.

Afgiftsbelastningen fra registreringsafgiften og ejer- og udligningsafgiften tager udgangspunkt i nyregistrerede benzin- og dieselpersonbilers gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledning i 2021. De målte CO<sub>2</sub>-udledninger er – som i tidligere besvarelser – ikke realitetskorrigeret. Bidraget fra registreringsafgiften er alene fra CO<sub>2</sub>-tillægget, hvormed afgiftens værdielementet ikke er inkluderet og er beregnet over bilens levetid på 15 år. Der er som i tidligere svar forudsat en årskørsel på ca. 13.500 km. for benzinbiler og ca. 21.500 km. for dieselpersonbiler. Benzindrevne personbiler betaler ikke udligningsafgift.

For brændsler til rumvarme og proces er vist afgiftsbelastningen for ikke-kvotefattede virksomheder. En del af forbruget af brændsler sker dog i kvotefattede virksomheder og belastes med CO<sub>2</sub>-kvoteprisen i stedet for CO<sub>2</sub>-afgiften. CO<sub>2</sub>-indholdet i marginal kulfyret elproduktion antages at udgøre 800 g pr. kWh. Elproduktionen vil dog i stigende grad være baseret på vedvarende energi (VE) frem mod 2030.

Der gælder særlige lempelser af energifgifterne på brændsler og el for landbrug og væksthushavnerier samt mineralogiske og metallurgiske processer. Visse energiintensive erhverv såsom olieraffinaderier, fiskeri, luft- og søfart er fritaget for afgifter. Omkostningen ved andre eksternaliteter end CO<sub>2</sub> er ikke fratrukket, og der indgår ikke arbejdsudbudseffekter eller grænsehandel. Afgiftsbelastningen er opgjort ekskl. moms.

Kilde: Skatteministeriet

For personbiler viser figur 1, hvor meget den samlede afgiftsbelastning stiger, hvis CO<sub>2</sub>-udledningen forbundet med kørsel øges med 1 ton CO<sub>2</sub> via en forværring af brændstoføkonomien. Det ses således, at CO<sub>2</sub>-udledninger fra benzin og diesel til vejtransport med personbiler er markant højere beskattet end andre udledninger. Ved opgørelsen af skyggepriser skal der dog tages højde for de eksternaliteter, der er forbundet med vejtransport i form af trængsel, ulykker, støj og luftforurening og slid på infrastruktur, før der er tale om egentlige skyggepriser. Når værdien af effekter på andre eksternaliteter end CO<sub>2</sub> medregnes, bliver belastningen pr. ton CO<sub>2</sub> væsentligt mindre og i visse tilfælde negativ, jf. tabel 1.

Tabel 1. Afgiftsbelastning, eksterne omkostninger og skyggepriser opgjort pr. ton CO<sub>2</sub> i 2022

Kr. pr. ton CO <sub>2</sub> (2022-priser)	Energi-afgift	CO <sub>2</sub> -afgift	CO <sub>2</sub> -kvotepris	NOx-afgift	SO <sub>2</sub> -afgift	PSO	Registreringsafgift	Ejer- og udlig-ningsafgift	Eksterne omkostninger udover CO <sub>2</sub>	Skyggepris i alt
Til vejtransport										
Benzin - personbiler	1.857	180	-	3	-	-	3.630	2.870	3.660	4.880
Diesel - personbiler	1.068	180	-	3	-	-	2.420	2.350	4.030	1.991
Diesel - lastbiler	1.068	180	-	3	-	-	-	-	6.510	-5.259
Diesel - busser	1.068	180	-	3	-	-	-	-	5.690	-4.439
Diesel - landbrug	19	180	-	3	-	-	-	-	(Ikke tilgængelig)	(Ikke tilgængelig)
Til rumvarme										
Fyringsolie	857	180	-	3	-	-	-	-	3	1.037
Naturgas	1.108	180	-	4	-	-	-	-	4	1.288
Kul	600	180	-	5	24	-	-	-	29	780
Elvarme	10	-	629	-	-	-	-	-	-	639
El i øvrigt	1.129 <sup>1)</sup>	-	629	-	-	-	-	-	-	1.757
Til proces										
Fyringsolie	61	180	-	3	-	-	-	-	3	241
Naturgas	79	180	-	4	-	-	-	-	4	259
Kul	43	180	-	5	24	-	-	-	29	223
El	5	-	629	-	-	-	-	-	-	634
Landbrug og væksthusholdninger										
Naturgas	20	180	-	4	-	-	-	-	4	200
El	5	-	629	-	-	-	-	-	-	634
Mineralogiske og metallurgiske processer										
Naturgas	-	-	629	4	-	-	-	-	4	629
El	5	-	629	-	-	-	-	-	-	634

1) Den almindelige elafgift nedsættes i medio 2022 til 76,3 øre/kWh svarende til 954 kr./ton CO<sub>2</sub>

Anm.: Se anmærkning til figur 1. Der er antaget samme gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledning for lastbiler og busser baseret på data fra EES for nyregistrerede danske lastbiler i perioden 1. juli 2019-30. juni 2020. De eksterne omkostninger vedr. personbiler er opgjort ud fra Kommissionen for grøn omstilling af personbilers første delrapport "Veje til en grøn bilbeskatning" og for busser og lastbiler ud fra Transportministeriets Transportøkonomiske enhedspriser 1.96. For andre udledninger end fra transporten er det forudsat, at de eksterne omkostninger ud over CO<sub>2</sub> svarer til NOx- og SO<sub>2</sub>-afgiften.

Kilde: Skatteministeriet, Kommissionen for grøn omstilling af personbiler – delrapport 1, september 2020, samt Transportøkonomiske enhedspriser 1.96.

Beregningerne skal som nævnt ses i lyset af omlægningen af bilafgifterne i *Aftale om Grøn omstilling af vejtransporten*, der medførte en ændring i beskatningen af CO<sub>2</sub>-udledningen fra biler, hvorfor de ikke er direkte sammenlignelige med tidligere besvarelser.

Opgørelsen af afgiftsbelastningen fra registrerings- og ejerafgiften følger i nogen grad opgørelsen i tidligere besvarelser, hvor der er taget udgangspunkt i en gennemsnitsbil, der er sammenlignet med en referencebil i forhold til afgiftsbelastning og CO<sub>2</sub>-udledning. Ved tidligere besvarelser var det forudsat, at referencebilen havde en brændstoføkonomi på hhv. 16/18 km/l for hhv. benzin/diesel bilen, hvilket tidligere var svarende til grænsen for, hvornår der blev givet et tillæg eller fradrag for god brændstoføkonomi i registreringsafgiften.

Hvis der i dette svar lægges samme referencebil til grund, som tidligere svar, vil der være begrænset variation i CO<sub>2</sub>-udledningen mellem (diesel) gennemsnitsbilen og referencebilen, hvormed det er vanskeligt at opgøre en afgiftsbelastning pr. ton CO<sub>2</sub>. På grund af dette og omlægningen af bilbeskatningen er der derfor i nærværende besvarelse i stedet valgt referencebiler ud fra et ny princip<sup>1</sup>. Dermed udgør den gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledning for en benzindreven personbil ca. 130 g. CO<sub>2</sub> pr. km., mens den tilsvarende referencebil er forudsat at have en CO<sub>2</sub>-udledning på ca. 180 g. CO<sub>2</sub> pr. km. For dieslbiler er der forudsat en gennemsnitlig CO<sub>2</sub>-udledning på ca. 135 g. CO<sub>2</sub> pr. km., mens den for referencebilen forudsættes at være ca. 190 g. CO<sub>2</sub> pr. km. Det bemærkes, at den opgjorte afgiftsbelastning i høj grad afhænger af, hvor den gennemsnitlige bil og referencebilen er placeret på skalaen for hhv. CO<sub>2</sub>-tillægget i registreringsafgiften og ejer- og udligningsafgiften.

Tabel 2 viser energirelaterede CO<sub>2</sub>-udledninger opdelt på brændselstype og hovedsektor.

**Tabel 2. Energirelaterede CO<sub>2</sub>-udledninger opdelt på brændsler og hovedsektor 2020**

<b>2020 (1.000 ton CO<sub>2</sub>)</b>	<b>Olie</b>	<b>Naturgas</b>	<b>Kul</b>	<b>Affald, ikke bio-nedbrydeligt</b>
Energisektor	526	1.200	-	-
Konverteringssektor	226	1.001	2.712	1.606
Endeligt forbrug	15.548	2.913	426	162
- Vejtransport	10.381	4	-	-
- Bane- sø- og lufttransport mv.	1.764	-	-	-
- Produktionserhverv	2.756	1.361	426	138
- Handels- og serviceerhverv	112	392	-	24
- Husholdninger	536	1.139	-	-
<b>Samlet</b>	<b>16.300</b>	<b>5.114</b>	<b>3.138</b>	<b>1.768</b>

Kilde: Energistyrelsens energistatistik 2020.

<sup>1</sup> I svaret på SAU alm. del – spm. 736 (2019-20) havde den gennemsnitlige benzinsonbil en brændstoføkonomi på ca. 22 km/l, mens den for referencebilen var forudsat til 16 km/l. Derved var der en forskel på ca. 6 km/l, der korrigeret for, at nye bilers CO<sub>2</sub>-udledning måles ved WLTP fremfor NEDC, svarer til en forskel på ca. 5 km/l, hvilket er lagt til grund i denne besvarelse. Det er således forudsat, at forskellen i brændstoffeffektiviteten mellem gennemsnitsbilen og referencebilen er på omtrent samme niveau som i tidligere svar.