



**Skatteministeriet**

21. september 2022  
J.nr. 2022 - 7316

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 718 af 24. august 2022 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Lars Boje Mathiesen (NB).

Jeppe Bruus

/ Mette Kildegaard Graversen

## Spørgsmål

Ministeren bedes udarbejde en oversigt over effekterne på de offentlige finanser (umiddelbart provenu, efter tilbageløb og efter tilbageløb og adfærd), arbejdsudbud, ginikoefficienten og BNP ved at nedsætte benzin- og dieselaafgiften til EU's minimumsgrænse på henholdsvis 2,65 kr. pr. liter og 2,46 kr. pr. liter i hvert af årene 2023-2025, 2030 og 2035. Hertil ønskes selvfinansieringsgraden oplyst. Adfærdsvirkningen ønskes ydermere fordelt på indenlandsk forbrugsadfærd, grænsehandelsadfærd og arbejdsudbudsadfærd.

## Svar

I Energifafgiftsdirektivet er der fastsat minimumsafgifter for benzin og diesel på €0,359 pr. liter benzin (ca. 2,67 kr. pr. liter) og €0,330 pr. liter diesel (ca. 2,45 kr. pr. liter). Det er således ikke tilladt at sætte afgifterne længere ned end til disse niveauer for fossil benzin og diesel eller for biobrændstoffer mv., der anvendes til hhv. benzin- og dieselmotorer.

Det vurderes umiddelbart, at det i 2022, inden for rammerne af energibeskatningsdirektivet, maksimalt er muligt at nedsætte energifafgiften inkl. moms for benzin med ca. 37 øre pr. liter og for diesel med knap 19 øre pr liter.<sup>1</sup>

Minimumsafgifterne på benzin og diesel bliver ikke reguleret med prisudviklingen (medmindre Energifafgiftsdirektivet bliver revideret). Derimod indekseres de danske afgifter på benzin og diesel med nettoprisudviklingen. Dermed bliver forskellen mellem de danske afgifter og EU's minimumsafgifter løbende forøget, og den maksimalt mulige reduktion af de danske afgifter på benzin og diesel bliver større på sigt.

Af *tabel 1* fremgår skøn for de maksimale reduktioner af de danske afgifter på benzin og diesel med det nugældende Energifafgiftsdirektiv i årene i 2023-2025, 2030 og 2035.

Tabel 1. Maksimal nedsættelse af de danske afgifter på benzin og diesel inkl. moms (med nugældende Energifafgiftsdirektiv)

Øre pr. liter, 2022-priser	Benzin	Diesel
2023	-40	-23
2024	-79	-49
2025	-95	-60
2030	-135	-86
2035	-171	-109

Kilde: Egne beregninger på baggrund af skøn for kommende nettoprisstigninger fra Økonomisk Redegørelse, august 2022 og Finansministeriets mellemfristede fremskrivninger. Afgiftsnedsættelserne pr. liter er beregnet for de mest almindelige typer benzin (E10-benzin med 9,8 pct. biobrændstoffer) og diesel (B7-diesel med 6,8 pct. biobrændstoffer).

<sup>1</sup> Afgiftsnedsættelserne er beregnet for de mest almindelige typer benzin (E10-benzin med 9,8 pct. biobrændstoffer) og diesel (B7-diesel med 6,8 pct. biobrændstoffer). I følgende besvarelse er der redegjort nærmere for mulighederne for at nedsætte afgifterne: [B 193 - endeligt svar på spørgsmål 1: B 193 - svar på spm. 1.docx \(ft.dk\)](#)

De maksimale nedsættelser af energiafgifterne på benzin og diesel (angivet i tabel 1) vil reducere forskellen mellem afgifterne på benzin og diesel. I provenuberegningerne er det derfor forudsat, at udligningsafgiften for dieslbiler nedsættes tilsvarende.

Af tabel 2 fremgår effekterne af de maksimale nedsættelser af afgifterne på benzin og diesel i 2023-2025, 2030 og 2035. Der er betydelig usikkerhed forbundet med adfærdseffekterne af afgifts-nedsættelsen, herunder grænsehandelseffekterne. Der er særligt stor usikkerhed om effekterne på langt sigt bl.a. på grund af omstillingen til grønne køretøjer.

Tabel 2. Effekter af maksimal nedsættelse af afgifter på benzin og diesel

Mia. kr., 2022-priser	2023	2024	2025	2030	2035
Umiddelbart provenu inkl. moms	-1,7	-3,4	-4,0	-4,9	-4,9
- heraf afgifts-nedsættelse benzin og diesel	-1,2	-2,9	-3,5	-4,4	-4,6
- heraf nedsættelse udligningsafgift	-0,3	-0,5	-0,5	-0,5	-0,4
Provenu, efter tilbageløb	-1,4	-2,7	-3,2	-3,9	-3,9
Adfærdseffekter i alt efter tilbageløb	1,0	1,9	2,3	2,8	2,9
- heraf grænsehandel	0,6	1,1	1,3	1,6	1,7
- heraf reduktion brændstofforbrug	0,2	0,3	0,4	0,5	0,5
- heraf arbejdsudbud	0,1	0,2	0,3	0,3	0,3
Provenu efter tilbageløb og adfærd	-0,4	-0,8	-0,9	-1,1	-1,0
Selvfinansieringsgrad, pct.	74	72	72	73	74
Arbejdsudbud, fuldtidspersoner	500	1.000	1.200	1.400	1.500
BNP-effekt, mia. kr.	1,7	3,4	4,0	5,2	5,5
Effekt på Gini-koefficient, pct.-point	0,00	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01
CO <sub>2</sub> -udledninger, mio. ton	0,4	0,8	0,9	1,2	1,3

Kilde: Egne beregninger.

Det fremgår, at selvfinansieringsgraden for afgifts-nedsættelserne for benzin og diesel er i størrelsesordenen 70-75 pct. Den relativt høje selvfinansieringsgrad skyldes i høj grad grænsehandelseffekter og øgede indtægter fra registreringsafgiften og grøn ejerafgift (som følge af større og mindre brændstoføkonomiske biler). Der er ikke indregnet afledte effekter på personskatterne via ændret befordringsfradrag mv.

Afgifts-nedsættelserne skønnes at forøge CO<sub>2</sub>-udledningerne med 1,2 mio. ton i 2030. Der er ikke indregnet udgifter til kompenserede tiltag, der reducerer CO<sub>2</sub>-udledningerne med henblik på, at Danmark opfylder sine internationale forpligtigelser og 70 pct. målet.

En reduktion af brændstofafgifterne (inkl. udligningsafgiften) skønnes at ramme kronemæssigt nogenlunde ensartet blandt bilejerne på tværs af indkomstfordelingen. Relativt set bidrager nedsættelserne til en marginal reduktion af de relative indkomstforskelle

(hvor afgiftsændringen beregningsteknisk er omsat til en tilsvarende ændring af de disponible indkomster).

Afgiftsnedsettelsen skønnes at indebære en forøgelse af BNP med i alt ca. 5,5 mia. kr. i 2035, hvoraf ca. 1 mia. kr. udgøres af såkaldt automatisk tilbageløb<sup>2</sup>.

Det bemærkes, at ændringen i BNP ikke nødvendigvis er et retvisende mål for, hvordan afgiftsændringen påvirker borgernes velstand eller velfærd. Fx indebærer lavere afgifter på benzin og diesel et højere kørselsomfang og dermed højere skadesomkostninger i form af bl.a. trængsel, trafikulykker og støj, hvilket ikke indgår i opgørelsen af BNP.

*EU-kommissionens forslag til kommende regulering af afgifter mv. på benzin og diesel*

EU-kommissionen har som led i deres udspil til klimapakken *fit for '55* foreslået, at minimumssatserne på benzin og diesel skal indekseres med prisudviklingen, og at minimumssatserne differentieres for fossile brændstoffer og biobrændstoffer ud fra bæredygtighedskriterier. Endvidere lægges der op til, at der indføres et særskilt CO<sub>2</sub>-kvotesystem for vejtransport mv. Det er uklart, om og hvornår disse forslag træder i kraft.

---

<sup>2</sup> Virkningen på BNP via automatisk tilbageløb er en beregningsteknisk konsekvens af, at der – i overensstemmelse med metoden ved beregning af de afledte adfærdsvirkninger – forudsættes at være tale om en såkaldt ukompenseret afgiftsændring. Det har isoleret set den implikation, at en afgiftslempe øger borgernes købekraft og dermed privatforbruget, hvilket indebærer en mekanisk forøgelse af BNP svarende til afgiftsindholdet af det øgede privatforbrug. Denne mekaniske tilbageløbsvirkning er isoleret set ikke et udtryk for en forøgelse af den økonomiske velstand, men afspejler reelt blot en ændret sammensætning af efterspørgslen, jf. også afsnit 4.5 i *Skatteenøkonomiske Redegørelse 2021*.