



Skatteministeriet

10. maj 2023
J.nr. 2023 - 3460

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 204 af 12. april 2023 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Noah Sturis (ALT).

Jeppe Bruus

/ Mette Kildegaard Graversen

Spørgsmål

Vil ministeren i forlængelse af svaret på spørgsmål 137 oplyse, hvor meget diesel der årligt forventes at tankes i perioden 2021-2030, når der tages højde for effekten af relevante ændringer i tysk regulering, herunder løbende forhøjelse af CO₂-afgift og iblandingskrav? Vil ministeren endvidere oplyse, hvilken CO₂-udledning og hvilket provenu der årligt og samlet for perioden er forbundet med denne grænsehandel? Svaret bedes sammenstillet med de nuværende antagelser og den seneste klimafremskrivning.

Svar

Skønnene for grænsehandel i 2022-23 i SAU alm. del – svar på spm. 137 er lavet på baggrund af udviklingen i priserne på diesel i Danmark, Sverige og Tyskland med korrektion for regulering såsom midlertidig nedsættelse af den tyske afgift på diesel samt de tyske CO₂-kvoter på diesel. Det er dermed et her-og-nu-skøn, som baserer sig på kendte priser mv. for 2022-23.

Seneste klimafremskrivning, Klimastatus og -fremskrivning 2023 (KF23), indeholder en fremskrivning for den efterspurgte periode (2021-2030) af dieselsalget i Danmark, andelen af grænsehandel samt de udledninger, der er forbundet med grænsehandlen, *jf. tabel 1*. Salget af diesel til vejtransport består af forbruget af diesel til vejtransport i Danmark samt nettoeksporten af diesel¹. Der er her tale om et strukturelt skøn.

Tabel 1. Salg af diesel, grænsehandel og udledninger forbundet ved grænsehandel

Mio. l	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Salg af diesel	3.050	3.050	3.025	2.975	2.850	2.800	2.725	2.650	2.550	2.475
Heraf grænsehandel	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350
Udledninger fra grænsehandel (mio. ton CO ₂)	0,9	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8

Anm.: Der er afrundet til nærmeste 25 mio. liter.

Kilde: KF23 og egne beregninger.

Skøn for priser, grænsehandel, provenu mv. frem til 2030 er forbundet med betydelig usikkerhed, idet skønnene nødvendigvis må baseres på usikre forudsætninger i de kommende år. Derfor skønnes der ikke konkret over effekterne. Derimod skitseres de forventede fremtidige ændringer i regulering mv., der har betydning for priserne på diesel i Danmark og nabolandene. Den regulering, der forventes at påvirke prisen på diesel i de kommende år, vedrører afgifter, CO₂-kvoter og krav om anvendelsen af biobrændstoffer i diesel (biobrændstofferne er betydeligt dyrere end fossil diesel).

Nogle ændringer frem mod 2030 forventes at reducere grænsehandlen, mens andre forventes at øge grænsehandlen.

¹ Der er stor usikkerhed knyttet til, hvor stor en andel grænsehandel udgør af salget.

De gradvise forhøjelser af prisen på CO₂-kvoter i det nationale tyske CO₂-kvotesystem for bl.a. benzin og diesel til vejtransport frem til 2026 forventes isoleret set at øge prisen på diesel i Tyskland.

Omvendt indekseres de tyske afgifter på diesel ikke med prisudviklingen. Det er imidlertid tilfældet for de danske afgifter på diesel, som efter gældende regler indekseres med nettoprisindekset. I 2024 medfører indekseringen for eksempel, at afgiftssatserne forhøjes med 7,7 pct. i forhold til 2023. Således øges de danske afgifter, mens de tyske afgifter er uændrede, hvilket alt andet lige reducerer grænsehandlen.

Fra 2027 forventes EU at indføre et særskilt CO₂-kvotesystem for brændstoffer til vejtransport mv. Kvotesystemet forventes at øge prisen på diesel i Danmark og dermed reducere grænsehandlen. Samtidig er det dog usikkert, hvordan kvotesystemet vil påvirke prisen på diesel i Tyskland, herunder om kvotesystemet fra EU erstatter de tyske CO₂-kvoter.

Det er usikkerhed forbundet med de konkrete afgiftsændringer i Sverige, men på den svenske finanslov for 2023 er der afsat penge til, at afgifterne på benzin og diesel ”midlertidigt nedsættes” i 2023-2025, samt at den årlige BNP-regulering af afgifterne suspenderes. Det vil alt andet lige reducere priserne i Sverige og derved reducere grænsehandlen.

Jf. aftale om grøn omstilling af vejtransporten (december 2020) ændredes lovgivningen fra et iblandingskrav til et CO₂-fortrængningskrav for brændstoffer til brug i transport og strammes trinvist frem mod 2030. Det vurderes dog for nuværende, at andelen af den relativt dyre HVO-biodiesel som udgangspunkt er lavere i Danmark sammenlignet med nabolandene. Dette vil isoleret set medføre lavere priser i Danmark, hvilket vil øge nettoeksporten.