



31. oktober 2019
J.nr. 2019 - 10006

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 13 af 7. oktober 2019 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra ikkemedlem af udvalget Rasmus Nordqvist (ALT).

Morten Bødskov

/ Mette Kildegaard Graversen

Spørgsmål

Ministeren bedes redegøre for de seneste tre års nettogrænsehandelseffekt på diesel til transport.

Svar

Skatteministeriets grænsehandelsrapporter har analyseret en række faktorer, der påvirker grænsehandlen med benzin og diesel. Det seneste skøn for nettogrænsehandelen med diesel fremgår af *status for grænsehandel 2017*. Her skønnes grænsehandelen i 2016 at udgøre 340 mio. liter i dansk favør. Det vil sige, at der skønnes at blive købt mere diesel i Danmark, som forbruges i udlandet, end diesel der købes i udlandet og forbruges i Danmark.

Baggrunden for at nettogrænsehandelen med diesel skønnes at være i dansk favør skal bl.a. ses i lyset af, at danske lastbilvognmænd skønnedes at have en præference for at tanke i Danmark frem for i eksempelvis Tyskland og Sverige, når der tages højde for storkunderabatter mv. Det bemærkes, at der er mange faktorer, der påvirker grænsehandlen, og at skøn for grænsehandlen er forbundet med betydelig usikkerhed.

Europa Kommissionens statistik for forbrugerprisen på diesel i EU-lande viser, at diesel er blevet dyrere i Danmark set i forhold til nabolandene siden 2016. Endvidere bliver dieselaftgiften indekseret med prisudviklingen i Danmark og Sverige, mens den igennem en længere årrække har været uændret i Tyskland. I perioden 2017-19 skønnes grænsehandlen i dansk favør på den baggrund at være reduceret.

Med udgangspunkt i Skatteministeriets hidtidige skøn for nettogrænsehandlen i 2016 og den efterfølgende prisudvikling for diesel i Danmark og udlandet skønnes grænsehandlen i dansk favør umiddelbart at være knap 340 mio. liter i 2017 og ca. 300 mio. liter i 2018. Det er endnu for tidligt at skønne over 2019, da det afhænger af, hvordan priserne udvikler sig resten af året.

Det skal understreges, at der er meget stor usikkerhed forbundet med ovenstående skøn. Der er eksempelvis ikke taget højde for, at forskelle i de enkelte landes krav til iblanding af biodiesel medfører forskelle i dieselpriiserne eksklusive avancer og afgifter mv., og dermed har betydning for mulighederne for at give storkunderabatter i de forskellige lande. Endvidere er der ikke taget højde for strukturelle ændringer i vognmandsbranchen.