



Skatteministeriet

20. april 2021
J.nr. 2021 - 1213

Til Folketinget – Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget

Hermed sendes endeligt svar på spørgsmål nr. 149 af 19. januar 2021 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ruben Kidde (RV).

Morten Bødskov

/ Mette Kildegaard Graversen

Spørgsmål

Vil ministeren redegøre for den forventede nettogrænsehandelseffekt på diesel til transport for årene 2021, 2022, 2023, 2024 og 2025? Ministeren bedes tage højde for stigende afgifter på diesel i Danmarks nabolande og angive skøn for denne effekt på Danmarks CO₂-regnskab. Ministeren bedes ligeledes redegøre for, om Basisfremskrivningen tager højde for denne grænsehandelseffekt, og om provenueeffekten fra denne grænsehandel indgår i regeringens budgetmæssige planlægning.

Svar

Det er ved besvarelsen lagt til grund, at der ønskes oplyst den forventede udvikling i den samlede grænsehandel med diesel til køretøjer. Endvidere er der ikke korrigeret for effekterne af COVID-19 på rejsemønstre mv.

Med udgangspunkt i Skatteministeriets analyser af grænsehandel med diesel kan der udarbejdes et skematisk skøn for udviklingen i grænsehandelen med diesel. Til brug herfor anvendes der estimater fra tidligere analyser vedrørende betydningen af prisændringer på diesel samt EU-Kommissionens tal (Oil Price Bulletin) for udviklingen i priserne på diesel i Tyskland, Sverige og Danmark frem til 1. februar 2021. Det skal understreges, at en sådan mekanisk fremskrivning er forbundet med betydelig usikkerhed.

Skønnet for grænsehandelen med diesel kan endvidere fremskrives med kendte ændringer i afgifterne på diesel, samt indfasningen af det tyske CO₂-kvotesystem, der bl.a. omfatter diesel. I fremskrivningen af grænsehandelen antages det, at prisen på diesel uden afgifter vil være uændret i forhold til priserne på diesel i januar 2021. Det er ikke en realistisk antagelse, idet der er andre faktorer, der påvirker priserne på diesel. Forskelle i eksisterende og kommende regulering af VE-brændstoffer til transport må forventes at påvirke prisen på diesel væsentligt – med betydelige forskelle mellem landene. Hertil kommer, at priserne på biobrændstoffer varierer betydeligt fra år til år, hvilket påvirker landenes dieselpriiser forskelligt. Endeligt kan valutakursudsving i forhold til Sverige og ændringer i avancerne på salget af diesel også påvirke grænsehandelen betydeligt.

Af tabel 1 fremgår et skematisk skøn for udviklingen i nettogrænsehandelen med diesel frem til 2025. Her er der alene taget højde for kendte ændringer af afgifterne på diesel samt indfasningen af det tyske CO₂-kvotesystem. I den skematiske fremskrivning er nettogrænsehandelen med diesel 435 mio. liter i 2021, heraf kan ca. 95 mio. liter henføres til effekten af det tyske CO₂-kvotesystem.

Tabel 1. Skematisk fremskrivning for nettogrænsehandel med diesel

Mio. liter	Diesel
2021	435
2022	450
2023	460
2024	480
2025	500

Anm.: I tabellen angives nettogrænsehandelen i dansk favør, det vil sige hvor meget mere diesel, der købes i Danmark og forbruges i udlandet, end der købes i udlandet og forbruges i Danmark. I Skatteministeriets Status for grænsehandel 2017 skønnes nettogrænsehandelen med diesel at udgøre 340 mio. liter i 2016. Der er taget højde for effekten af de tyske CO₂-kvotesystem, men ellers forudsættes dieselpriiserne før afgifter at være uændrede i forhold til januar 2021. De danske afgifter på diesel indekseres med nettoprisudviklingen. De danske afgifter forudsættes derfor forhøjet med 0,4 pct. i 2022 og 1,9 pct. om året i 2023-25. De svenske afgifter forudsættes også at følge nettoprisudviklingen.

Af tabel 2 fremgår skøn for den samlede CO₂-effekt af ændringer i nettogrænsehandelen med diesel i Danmark som følge af det tyske CO₂-kvotesystem samt den modsatrettede effekt af indekseringen af de danske afgifter på diesel med nettoprisudviklingen. De tyske afgifter på diesel indekseres ikke, og de har været uændrede siden 2003 (bortset fra indførelsen af CO₂-kvotesystemet). Niveauet for de tyske dieselaftgifter udhules derfor gradvist af prisudviklingen.

Tabel 2. CO₂-effekt fra nettogrænsehandel med diesel i Danmark af indfasning af tysk CO₂-kvotesystem og samtidig indeksering af dieselaftgifterne i Danmark med nettopriiserne

Mio. ton	CO ₂ -effekt
2021	0,25
2022	0,25
2023	0,30
2024	0,35
2025	0,40

Anm.: CO₂-effekterne er afrundet til nærmeste 0,05 mio. ton. Der er taget højde for effekten af de tyske CO₂-kvotesystem, men ellers forudsættes dieselpriiserne før afgifter at være uændrede i forhold til januar 2021. De danske afgifter på diesel indekseres med nettoprisudviklingen. De danske afgifter forudsættes derfor forhøjet med 0,4 pct. i 2022 og 1,9 pct. om året i 2023-25. De svenske afgifter forudsættes også at følge nettoprisudviklingen.

Det fremgår af tabel 2, at det tyske CO₂-kvotesystem og indekseringen af de danske dieselaftgifter isoleret set forventes at medføre en forøgelse af de danske CO₂-udledninger med i størrelsesordenen 0,4 mio. ton CO₂ i 2025.

Grænsehandel med diesel påvirker indtægterne fra punktafgifterne på diesel og moms. Når der gennemføres danske regelændringer, der påvirker grænsehandelen med diesel, medregnes provenueffekterne vedr. grænsehandel i finansieringsbehovet eller finansieringsbidraget forbundet med initiativet.

Ændringer i udlandet, der påvirker grænsehandelen, i form af eksempelvis ændret regulering vedr. biobrændstoffer, afgiftsforhøjelser eller valutakursudsving mv. anses derimod ikke for at give anledning til egentlige særskilte finansieringsbehov eller -bidrag. Overvejelser vedrørende sådanne ændringer kan indgå i Finansministeriets mellemfristede fremskrivninger af de offentlige finanser.

Det tyske CO₂-kvotesystem vil isoleret set øge salget af diesel i Danmark og dermed CO₂-udledningerne. Omvendt vil indekseringen af de danske afgifter på diesel medføre en betydelig modsatrettet effekt. Indfasningen af det danske CO₂-fortrængningskrav for benzin og diesel i årene 2022-2030 vil ligeledes medføre en betydelig modsatrettet effekt på nettogrænsehandelen.

Det bemærkes, at der vurderes at være relativt store samfundsøkonomiske omkostninger forbundet med at forhøje de danske afgifter på benzin og diesel. Det skyldes, dels at benzin og diesel er grænsehandelsudsatte varer, dels at privatbilisme allerede i dag samlet set pålægges ekstraordinært høje afgifter i Danmark. Incitamentet til at reducere CO₂-udledningerne fra biler er således markant højere end for de fleste andre CO₂-udledninger i Danmark.

I tillæg hertil bemærkes, at lastbiler og busser ikke er særligt højt beskattet i dag. Med aftale om grøn omstilling af vejtransporten fra 2020 er det besluttet, at der skal indføres en vejafgift på større køretøjer. En sådan vejafgift vil øge beskatningen af lastbiler og busser mv., uden at det påvirker grænsehandelen med drivmidler.

CO₂-reduktioner kan samfundsøkonomisk set opnås med lavere omkostninger ved at gøre afgifterne på CO₂-udledninger mere ensartede. Det kan eksempelvis opnås ved at forhøje afgifterne på energiforbrug, der i dag pålægges relativt lave afgifter.