

Skatteministeriet

6. september 2021
J.nr. 2021 - 5070

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes endeligt svar på spørgsmål nr. 546 af 4. juni 2021 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra ikkemedlem af udvalget (MFU) Martin Lidegaard (RV).

Morten Bødskov

/ Matte Kildegaard Graversen

Spørgsmål

Vil ministeren oplyse, hvor meget salget af diesel til tung landtransport forventes at falde, hvis Danmark indførte samme afgift på diesel som i Tyskland, og hvilken fiskal og CO₂-mæssig effekt dette ville, og hvor stor en del af dette fald, der vil skyldes mindre køb fra udenlandske erhvervskøretøjer, der i stedet vil tanke uden for Danmark? Ministeren bedes endvidere oplyse de samme effekter, hvis Danmark øger dieselaafgiften med 5 kr./l frem mod 2030.

Svar

Fra den 1. januar 2021 er der introduceret et nationalt CO₂-kvotesystem i Tyskland, der omfatter drivmidler og fyringsolie med en planlagt gradvis forhøjelse af satsen fra 2021 til 2026. I 2021 udgør udgifterne til CO₂-kvoter ca. 43 øre pr. liter diesel uden moms og 53 øre pr. liter med moms.

Den aktuelle pris på diesel er på nogenlunde samme niveau i Danmark og Tyskland. Det fremgår af tabel 1, at diesel i Danmark er ca. 24 øre pr. liter billigere end i Tyskland før moms, og 21 øre pr. liter dyrere med moms. Det skal ses i lyset af, at satsen for moms på diesel er 25 pct. i Danmark og 19 pct. i Tyskland. For tunge dieseldkøretøjer (lastbiler og busser) er prisen uden moms mest relevant, da momsen kan fradrages for erhvervsmæssig kørsel, mens det er priserne inkl. moms, der er relevante for kørsel i personbiler mv. Der vurderes at være positiv nettogrænsehandel med diesel til tung transport i Danmark. Det skal bl.a. ses i lyset af, at prisen på diesel før moms er højere i Sverige og Tyskland.

Tabel 1. Pris på diesel i Danmark og Tyskland

Kr. pr. liter	Pris ekskl. moms	Moms	Forbrugerpris (inkl. moms)
Danmark	8,26	2,07	10,33
Tyskland	8,50	1,61	10,11
Forskel (DK-D)	-0,24	0,45	0,21

Kilde: EU-kommissions Weekly Oil Bulletin og Oil Price History fra 21. juni 2021 samt egne beregninger. Priserne er gennemsnit for perioden fra 31/5 til 20/6 2021.

Af tabel 2 fremgår skøn for udgifter til CO₂-kvoter, afgifter og moms i Danmark og Tyskland i 2021-2026 i løbende priser. I tabellen er udgifter til CO₂-kvoter og punktafgifter opgjort uden moms. Momsen er opgjort for hele forbrugerprisen på diesel (dvs. for nettoprisen, afgifterne og CO₂-kvoterne). Forskellen mellem de samlede udgifter til CO₂-kvoter, afgifter og moms i Danmark og Tyskland er opgjort i hhv. løbende priser og 2021-priser.

Det bemærkes, at de tyske afgifter på diesel ikke reguleres med prisudviklingen. De tyske afgifter på benzin og diesel har været uændrede siden 2003 (på nær indførslen af CO₂-kvotesystemet i 2021), og afgifterne bliver således gradvist udhulet af inflationen. De danske afgifter på benzin og diesel reguleres med nettoprisudviklingen. I Finansministeriets mellemfristede fremskrivninger skønnes nettoprisstigningerne i de kommende år i gennemsnit at være 1,9 pct. om året.

Tabel 2. Omkostning vedr. CO₂-kvoter, afgifter og moms i Tyskland og Danmark i øre pr. liter diesel

År	Tyskland			Danmark		Forskel (D-DK) i alt	
	CO ₂ -kvoter	Afgifter	Moms ¹⁾	Afgifter	Moms ¹⁾	Årets priser	2021-priser
2021	45	350	161	324	207	25	25
2022	54	350	165	326	210	32	32
2023	63	350	168	332	214	34	33
2024	81	350	171	338	219	45	42
2025	99	350	174	345	223	56	51
2026	108 ²⁾	350	177	351	227	57	52

Anm.: Der er usikkerhed om indholdet af biobrændstoffer i diesel i de kommende år. Det er alene CO₂-udledninger fra fossile brændstoffer, der er omfattet af det tyske kvotesystem, idet biobrændstoffer anses for CO₂-neutrale. Øget anvendelse af biobrændstoffer reducerer således udgifterne til CO₂-kvoter.

1) Moms per liter i 2021 er beregnet ud fra et gennemsnit for forbrugerpriserne i perioden 30/5-20/5 2021 i EU-kommissions Oil Price History fra 21. juni 2021. Satserne for moms på diesel i Danmark og Tyskland forudsættes at være hhv. 25 og 19 pct. i alle år. Prisen på diesel forudsættes at følge nettoprisudviklingen. I Finansministeriets mellemfristede fremskrivninger stiger nettopriserne med 1,9 pct. om året. Dermed stiger momsen pr. liter diesel også med 1,9 pct. om året (opgjort i løbende priser).

2) I 2026 vil kvoteprisen maksimalt kunne være ca. 117 øre/l og minimum ca. 99 øre/l. Her anvendes et den minimale og maksimale kvotepris.

I dette svar regnes der på konsekvenserne af at forhøje den danske dieselaftgift, så moms og afgifter pr. liter diesel i Danmark svarer til de samlede skøn for udgifter pr. liter til afgifter, moms og CO₂-kvoter i Tyskland. Forhøjelsen af den danske dieselaftgift inkl. moms svarer til søjlen yderst til højre i tabel 2. Hvis de danske afgifter på diesel skal være på niveau med de tyske, skal de danske afgifter gradvist sættes op frem mod 2026, hvor det tyske CO₂-kvotesystem er fuldt indfasat. Konsekvenserne af en sådan afgiftsforhøjelse fremgår af tabel 3.

Tabel 3. Effekt af at forhøje danske afgifter på diesel til tysk niveau

År	Type køretøjer	Forhøjelse af afgift	Salg af diesel	Umiddelbart provenu	Provenu efter adfærd og tilbageløb	CO ₂ -udledninger
		(Øre pr. liter)	(Mio. liter)	(Mia. kr.)	(Mia. kr.)	(Mio. ton)
2022	Alle køretøjer	32	-130	0,97	0,14	-0,32
	- heraf tunge		-85	0,39	-0,01	-0,21
2023	Alle køretøjer	33	-135	1,01	0,15	-0,33
	- heraf tunge		-90	0,40	-0,01	-0,22
2024	Alle køretøjer	42	-175	1,30	0,17	-0,43
	- heraf tunge		-115	0,52	-0,02	-0,28
2025	Alle køretøjer	51	-210	1,53	0,18	-0,50
	- heraf tunge		-135	0,61	-0,05	-0,33
2026	Alle køretøjer	52	-210	1,54	0,18	-0,50
	- heraf tunge		-140	0,62	-0,05	-0,33

Anm.: Egne beregninger på baggrund af en model for konsekvenserne af ændringer af afgifterne på benzin og diesel anvendt til Skatteministeriets grænsehandelsrapporter. I beregningerne er der ikke taget højde for, at udligningsafgiften for dieselmotorer vil skulle reduceres, og at forhøjelsen af dieselaftgiften vil påvirke antallet af hhv. diesel- og benzinbiler. Ændringen i salget af diesel er afrundet til nærmeste 5 mio. liter.

Det fremgår af tabel 3, at den danske afgiftsstigning i 2026 på diesel (på 52 øre pr. liter inkl. moms i 2021-priser) indebærer en reduktion af salget af diesel på ca. 210 mio. liter, og en reduktion af CO₂-udledningerne på ca. 0,5 mio. ton. Heraf skønnes reduktionen af salget af diesel til tunge køretøjer at udgøre ca. 140 mio. liter, hvilket reducerer de danske CO₂-udledninger med godt 0,3 mio. ton.

Afgiftsforhøjelsen på diesel skønnes at medføre et umiddelbart provenu på ca. 1,5 mia. kr. i 2026, hvoraf ca. 0,6 mia. kr. vedrører tung transport. Finansieringsbidraget efter tilbagebetaling og adfærd er imidlertid kun ca. 0,2 mia. kr., og for tung transport er der et negativt finansieringsbidrag på ca. 50 mio. kr.

Det relativt lille finansieringsbidrag efter indregning af adfærdseffekter skyldes primært en reduktion af salget af diesel som følge af et skift i grænsehandelen, men også lavere indenlandsk forbrug af diesel. Det skal understreges at der er betydelig usikkerhed forbundet med skønnet for grænsehandelseffekterne.

Afgiftsforhøjelsen vil medføre en årlig merudgift på ca. 630 kr. for en gennemsnitlig dieselbil. Endvidere vil det indebære merudgifter til transport for erhvervene.

Udenlandske tunge køretøjers andel af reduktionen af salget af diesel

Der spørges til, hvor stor en del af reduktionen af salget af diesel til tung transport ved afgiftsforhøjelser, der kan henføres til udenlandske erhvervskøretøjer. Af Vejdirektoratets Statistikatalog (tabel LBT8) fra juli 2020 fremgår, at udenlandske lastbiler i 2018 udgjorde 84 pct. af det samlede antal lastbiler, der kører ind og ud af Danmark. Blandt de udenlandske lastbiler udgjorde Østeuropæiske lastbiler ca. 55 pct.

Som udgangspunkt vurderes vognmænd at have en vis præference for at tanke i hjemlandet frem for i et andet land. Det skal bl.a. ses i lyset af, at vognmænd ofte kan have særligt gode muligheder for at forhandle sig til fordelagtige storkunde rabatter på diesel i deres hjemland. Endvidere kan der være praktiske fordele forbundet med at tanke i hjemlandet i forhold til momsregnskab og valutakursgebyrer mv. Disse effekter vurderes dog at have relativt lille betydning.

Udenlandske lastbilers andel af grænsehandelen med diesel i Danmark anslås umiddelbart at være omtrent proportional med udenlandske lastbilers andel af det samlede antal lastbiler, der kører ind og ud af Danmark. På den baggrund vurderes udenlandske lastbilers andel af grænsehandelen at udgøre i størrelsesordenen 80 pct. af tunge køretøjers grænsehandel med diesel. Lastbiler vurderes at tegne sig for langt størstedelen af tunge dieselskøretøjers grænsehandel (idet der er langt færre busser end lastbiler, der krydser landegrænserne). Et mere udførligt skøn vil kræve en nærmere analyse af kørselsmønstrene for lastbiler fra forskellige lande, herunder hvilke landes lastbiler, der har særligt gode muligheder for at tanke i lavprislande.

Forhøjelse af dieselaafgiften med 5 kr. pr. liter

Ved en forhøjelse af dieselaafgiften med 5 kr. pr. liter vil afgifterne på diesel i Danmark være betydeligt højere end i de øvrige EU-lande. Forhøjelsen af den danske dieselaafgift forventes overvæltet i prisen på diesel, og det vil således resultere i en prisstigning på 5 kr. pr. liter diesel før moms og 6,25 kr. efter moms. Efter afgiftsforhøjelsen skønnes prisen på diesel i Danmark at udgøre i størrelsesordenen 13,30 kr. pr. liter før moms og 16,60 kr. efter moms, hvilket er betydeligt højere end priserne i de øvrige EU-lande, *jf. tabel 4*.

Dermed bliver prisen på diesel i Danmark i størrelsesordenen 3,30-6,50 kr. højere pr. liter før moms i forhold til de øvrige EU-lande.

Tabel 4. Pris på diesel med og uden moms i EU's medlemslande

Kr. pr. liter	Forbrugerpris (inkl. moms)	Pris uden moms	Prisforskel ift. DK (inkl. moms)
Bulgarien	7,61	6,34	-2,72
Rumænien	8,34	7,01	-1,99
Litauen	8,39	6,93	-1,94
Polen	8,7	7,07	-1,63
Tjekkiet	8,88	7,34	-1,45
Østrig	8,91	7,43	-1,42
Slovakiet	8,95	7,46	-1,38
Luxembourg	8,95	7,65	-1,38
Estland	8,96	7,47	-1,37
Letland	8,99	7,43	-1,34
Malta	9	7,63	-1,33
Spanien	9,15	7,56	-1,18
Ungarn	9,18	7,23	-1,15
Slovenien	9,27	7,6	-1,06
Grækenland	9,99	8,06	-0,34
Kroatien	10,06	8,05	-0,27
Tyskland	10,11	8,5	-0,22
Irland	10,28	8,36	-0,05
Danmark	10,33	8,26	0
Frankrig	10,49	8,74	0,16
Portugal	10,56	8,59	0,23
Nederlandene	10,71	8,85	0,38
Italien	10,9	8,93	0,57
Finland	10,94	8,82	0,61
Belgien	10,94	9,04	0,61
Cypern	10,94	9,51	0,61
Sverige	12,05	9,64	1,72
Memopost: Pris efter dansk afgiftsforhøjelse på 5 kr. pr. liter			
Danmark	16,58	13,26	-

Kilde: Tal for forbrugerprisen på diesel i perioden 30/5-20/5 2021 i EU-kommissions Oil Price History fra 21. juni 2021.

En afgiftsforhøjelse på 5 kr. pr. liter ligger uden for erfaringsområdet og vurderes at kunne medføre en situation, hvor størstedelen af potentialet for at tunge køretøjer tanket diesel i udlandet frem for i Danmark bliver realiseret. Det skal understreges, at effekterne på dieselsalget til tung transport af en så stor afgiftsforhøjelse ikke har været nærmere analyseret. Skønnene for effekterne af afgiftsforhøjelsen på 5 kr. er således forbundet med meget stor usikkerhed.

Lastbiler har typisk en rækkevidde på ca. 2.500 km pr. optankning. Lastbiler, der krydser landegrænserne, må således forventes at vælge i stort omfang at tanke diesel uden for Danmark. I dag vurderes det at være positiv nettogrænsehandel med diesel til tung transport. (Det vil sige, at det danske salg af diesel til tung transport overstiger forbruget af diesel til tung transport i Danmark.) Omvendt vurderes der ikke at være nævneværdigt salg af diesel i Danmark til international tung transport efter afgiftsforhøjelsen.

Kørsel på ruter inden for Danmarks grænser vurderes også i højere grad at blive udført af køretøjer, der har tanket i udlandet. For det første vil lastbiler, der i dag kører internationale ruter, opnå en konkurrencefordel i forhold til kørsel inden for Danmark, idet de kan købe diesel billigere i udlandet. Der vil således være et incitament til at omlægge kørselsmønsteret, så der veksles mellem ruter inden for Danmark og international kørsel.

For det andet kan tunge køretøjer, der udelukkende udfører transportopgaver i Danmark, formentligt med fordel foretage egentlige grænsehandelstankninger visse steder (Sønderjylland mv.). Her er der tale om, at lastbiler og evt. også busser alene krydser grænsen med henblik på at tanke diesel billigere.

Udover en reduktionen i grænsehandelen vil prisstigningen på diesel reducere forbruget af diesel i Danmark. Det kan eksempelvis være ved hjælp af mere brændstoføkonomiske køretøjer eller anderledes tilrettelæggelse af tung transport med færre afgange osv.

Tabel 5. Effekt vedr. tunge køretøjer af forhøjelse på dieselaftgiften på 5 kr. pr. liter

År	Type køretøjer	Ændring salg af diesel (Mio. liter)	Umiddelbart provenu (Mia. kr.)	Provenu efter adfærd og tilbageløb (Mia. kr.)	CO ₂ -udledninger (Mio. ton)
2022	Tunge køretøjer	825	6,25	-0,6	-2,0

Anm.: Effekterne bygger på usikre skøn for tunge køretøjers maksimale negative nettogrænsehandel samt skøn for reduktionen af forbrug (kørselsomfang mv.) for tunge køretøjer som følge af en afgiftsforhøjelse på 5 kr. pr. liter diesel.

Med meget stor usikkerhed skønnes salget af diesel til tung transport at blive reduceret med i størrelsesordenen 825 mio. liter. med en afgiftsstigning på 5 kr. pr. liter, *jf. tabel 5*.

Afgiftsforhøjelsen skønnes at medføre et mindreprovenu på ca. 0,6 mia. kr. efter indregning af adfærdsændringer og tilbageløb. Mindreprovenuet skyldes, at reduktionen af salget af diesel mere end opvejer merindtægterne fra forhøjelsen af satsen på

dieselaftigten. Skiftet i grænsehandlen vurderes at udgøre størstedelen af reduktionen af salget af diesel, mens reduktionen af forbruget af diesel er af mindre betydning. Endeligt skønnes afgiftsforhøjelsen at reducere CO₂-udledningerne fra tung transport med i størrelsesordenen 2,0 mio. ton CO₂. Langt størstedelen af dette fald skyldes ikke mindre forbrug af diesel, men alene at udledninger vedrørende grænsehandlet brændstof registreres i det land, hvor salget finder sted.

Det bemærkes, at en afgiftsforhøjelse vil have store konsekvenser for erhvervslivet, herunder danske vognmænd. Afgiftsforhøjelsen vil medføre en årlig merudgift på ca. 7.500 kr. for en gennemsnitlig dieselbil og betydelige merudgifter til transport for erhvervene.