



5. april 2022
J.nr. 2022 - 2423

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 366 af 8. marts 2022 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Lisbeth Bech-Nielsen (SF).

Jeppe Bruus

/ Mette Kildegaard Graversen

Spørgsmål

Vil ministeren redegøre for, hvor mange kroner der årligt går til statsstøtte til transport af fossile brændstoffer? Såfremt det er muligt, ønskes gerne tal for de seneste ti år samt en opdeling af, hvorvidt transporten er på land, til søs eller i luften.

Svar

Ved besvarelse af spørgsmålet er det lagt til grund, at spørgsmålet omhandler statsstøtte til fossile brændsler, som anvendes til transportformål.

Skatteministeriet opgør skatteudgifter, hvoraf de enkelte elementer i princippet kan udgøre statsstøtte, der skal godkendes af EU-Kommissionen.

Skatteudgifterne er i Danmark defineret som en begunstigende afvigelse fra de generelle skatte- og afgiftsregler, der medfører lavere umiddelbar skattebetaling. Omvendt er en skattesanktion en skærpende afvigelse, der medfører højere umiddelbar skattebetaling.

Skatteudgifter vedr. fossile brændstoffer til transport er senest opgjort for perioden 2018-2021, *jf. tabel 1*.

Tabel 1. Skatteudgifter vedr. brændstoffer til transport

Mio. kr., løbende priser	2018	2019	2020	2021
Afgiftsfritagelse for brændstoffer til skibe, færger og fiskere	1.100	1.100	1.100	1.150
Afgiftsfritagelse for brændstoffer til fly	110 ¹⁾	100	100	100
Afgiftsfritagelse for brændstoffer og el til tog	625	625	625	625
Lavere dieselaflgift for lastbiler, busser mv.	1.350	1.350	1.400	2.700 ²⁾

1) Er ved en fejl opgjort til 990 i Skatteøkonomisk Redegørelse 2021. 2) Stigningen i udgiften fra 2020 til 2021 skyldes i høj grad en opdatering af grundlaget for den samlede mængde af diesel anvendt til vejtransport, der med det opdateret grundlag forudsættes at være en del højere end det hidtil anvendte.

Kilde: Skatteministeriet.

Den relativt lavere afgift på diesel ift. afgiften på benzin opgøres fx som en skatteudgift. Den højere afgift på benzin kunne i princippet også ses som en skattesanktion. Skatteudgifter kan ikke generelt anvendes til at afgøre, om afgiftsstrukturen bidrager til den grønne omstilling eller ej. En afskaffelse af skatteudgiften vedr. diesel kan fx ske ved at reducere afgiften for benzin ned til niveauet for diesel, hvilket samlet set vil gøre det billigere at anvende fossile brændstoffer.

Danmark har aktuelt ingen statsstøttesager, der vedrører fossile brændstoffer, der anvendes til transport. Statsstøtte er defineret i art. 107 i Traktaten om den Europæiske Unions Funktionsmåde som støtte, der ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med fællesmarkedet i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.

Der følger en række muligheder for afgiftsdifferentieringer af energibeskatningsdirektivet, der ikke udgør uforenelig statsstøtte. Disse muligheder afhænger af anvendelsen af energiproduktet. Efter energibeskatningsdirektivet er udgangspunktet således, at brændstoffer anvendt i søfart og luftfart ikke skal, men kan afgiftspålægges. Direktivet giver desuden mulighed for at indføre lavere afgifter på energiprodukter og elektricitet, som anvendes til personbefordring og godstransport med jernbane mv.