



Skatteministeriet

20. maj 2021
J.nr. 2021 - 4130

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 373 af 29. april 2021 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Carsten Kissmeyer (V).

Morten Bødskov

/ Mette Kildegaard Graversen



Spørgsmål

Vil ministeren redegøre for, hvorvidt Tysklands varslede afgiftsstigninger påvirker den samlede forventede CO₂-reduktion, der fremgår af L 148 – svar på spm. 48 og Aftale om grøn omstilling af vejtransporten? Ministeren bedes redegøre for effekten af de tyske afgiftsstigninger på de afledte effekter og ikke blot de isolerede CO₂-reduktionseffekter.

Svar

Det lægges til grund, at der spørges til effekterne af det danske CO₂-fortrængningskrav, som der spørges til i spørgsmål 48 til L 148, og som indgår i *aftale om grøn omstilling af vejtransporten*.

CO₂-fortrængningskravet forventes at medføre øget iblanding af VE-brændstoffer i diesel (og ikke i benzin). Med fortrængningskravet opnås en direkte CO₂-reduktion, ved at VE-brændstoffer delvist erstatter fossil diesel. Der opnås også en afledt CO₂-reduktion, ved at CO₂-fortrængningskravet forøger prisen på diesel og dermed reducerer salget af diesel.

CO₂-fortrængningskravet vurderes at reducere CO₂-udledningerne med i alt 1,4 mio. ton i 2030, heraf udgør 0,6 mio. ton afledte adfærdseffekter. De afledte adfærdseffekter skyldes, at VE-brændstoffer er dyrere end fossil diesel. I 2030 vurderes prisen på diesel at blive forøget med ca. 50 øre pr. liter som følge af CO₂-fortrængningskravet. Det medfører dels en reduktion af nettogrænshandelen med diesel i Danmark, dels at forbruget af diesel reduceres (lavere kørselsomfang mv.). Begge dele reducerer salget af diesel i Danmark og dermed de opgjorte CO₂-udledninger fra dansk grund.

I Tyskland er der fra 1. januar 2021 indført et CO₂-kvotesystem, der bl.a. omfatter benzin og diesel. CO₂-kvotesystemet indebærer, at prisen på benzin og diesel forøges i Tyskland. Prisstigningen på diesel i Tyskland skønnes at forøge nettogrænshandelen med diesel i Danmark og dermed også de danske CO₂-udledninger.

Skøn for effekterne i Danmark af det tyske CO₂-kvotesystem fremgår bl.a. af besvarelsen af KEF alm. del – spm. 149. I relation hertil bemærkes, at en dansk prisændring på benzin og diesel har større betydning for nettogrænshandelen i Danmark end en tilsvarende prisændring i Tyskland.

Effekten af det danske CO₂-fortrængningskrav vurderes ikke at blive påvirket nævneværdigt af det tyske CO₂-kvotesystem. Det skyldes flere forhold.

Den direkte effekt af det danske CO₂-fortrængningskrav (VE-brændstoffer erstatter delvist fossile diesel) påvirkes ikke af prisstigningerne på diesel i Tyskland.

Fsva. den afledte adfærdseffekt af det danske CO₂-fortrængningskrav (reduktion af dieselsalget pga. en prisstigning på diesel i Danmark) består denne som nævnt både af en reduktion af forbruget af diesel og af nettogrænshandelen med diesel i Danmark.

Den afledte prisstigning på diesel i Danmark reducerer forbruget af diesel i Danmark. Det ændrer prisstigningen på diesel i Tyskland som følge af det tyske CO₂-kvotesystem ikke på.

Endelig vurderes prisstigningen på diesel i Danmark at medføre den samme reduktion af nettogrænsehandelen med diesel i Danmark, men det tyske CO₂-kvotesystem medfører, at nettogrænsehandelen i Danmark samlet set er højere end det ellers ville have været.

Det er således samlet vurderingen, at effekten af det danske CO₂-fortrængningskrav ikke bliver påvirket nævneværdigt af det tyske CO₂-kvotesystem.