



**Skatteministeriet**

8. april 2022  
J.nr. 2022 - 2458

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 379 af 11. marts 2022 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Lars Boje Mathiesen (NB).

Jeppe Bruus

/ Mette Kildegaard Graversen

## Spørgsmål

Vil ministeren oplyse virkningen på de offentlige finanser (før og efter tilbageløb og adfærd) samt BNP og arbejdsudbud ved, at afgifterne på benzin og diesel helt fjernes, sådan som skildret i borgerforslaget »Fjern alle afgifter på benzin og diesel«?

## Svar

I energibeskatningsdirektivet er der fastsat minimumsafgifter for hhv. benzin og diesel til vejtransport. Det er således ikke tilladt at sætte afgifterne længere ned end til dette niveau. Minimumsafgiften på fossil benzin og biobrændstoffer mv., der kan anvendes som drivmiddel i benzinmotorer, er 2,65 kr. pr. liter før moms. Minimumsafgiften på fossil diesel og biobrændstoffer mv., der kan anvendes i en dieselmotor, er 2,46 kr. pr. liter før moms.

EU's minimumsafgifter er volumenbaserede, dvs. de er fastsat pr. liter. Minimumsafgiften pr. liter fossil benzin og pr. liter biobrændstof til benzinkøretøjer er således ens. Minimumsafgiften pr. liter fossil diesel er ligeledes den samme som for biodiesel mv. De danske energiafgifter er derimod fastsat ud fra energiindholdet, dvs. i kr. pr. GJ. Da energiindholdet i en liter fossilt brændstof er højere end i en liter biobrændstoffer, er energiafgiften højere på en liter fossilt brændstof end på en liter biobrændstof.

Af tabel 1 fremgår energiafgifterne pr. liter benzin, bioethanol, diesel og biodiesel, EU's minimumsafgifter på samme samt forskellen herimellem. Afgiften på biodiesel kan for moms maksimalt nedsættes med ca. 14 øre pr. liter (svarende til ca. 4,2 kr. pr. GJ). Biodiesel (HVO) kan uden problemer anvendes til dieseldrøjet køretøjer, og derfor er det som udgangspunkt ikke tilladt at nedsætte afgiften til under minimumsafgiften.

Tabel 1. Energiafgifter og minimumsafgifter før moms for forskellige typer benzin og diesel

	Benzin		Diesel	
	Fossil benzin	Bioethanol	Fossil diesel	Biodiesel
<b>Kr. pr. liter</b>				
Dansk energiafgift før moms	4,44	2,85	2,82	2,59
EU's minimumsafgifter før moms	2,65	2,65	2,46	2,46
Forskel ift. minimumsafgift	1,79	0,20	0,36	0,14
<b>Kr. pr. GJ</b>				
Dansk energiafgift før moms	135,0	135,0	78,6	78,6
Forskel ift. minimumsafgift	54,4	9,4	10,1	4,2

Anm.: Minimumsafgifterne er beregnet ud fra en eurokurs på 7,44 kr. Minimumsafgiften i det gældende energibeskatningsdirektiv er €0,356 pr. liter benzin og €0,33 pr. liter diesel.

Med den nuværende danske afgiftsstruktur vurderes det ikke umiddelbart muligt at reducere energiafgiften på diesel med mere end 4,2 kr. pr. GJ. Det svarer til en

afgiftsnedsættelse på ca. 15 øre pr. liter før moms for almindelig diesel (med 6,8 pct. biobrændstoffer) eller knap 19 øre pr. liter inkl. moms.<sup>1</sup>

Energiafgiften på benzin kan reduceres med mere end 15 øre pr. liter før moms, uden at det er problematisk i forhold til EU's minimumsafgift. Det præcise niveau herfor skal dog afklares nærmere med Kommissionen, idet der er minimumsafgifter på biobrændstoffer, men det ikke er teknisk muligt for benzinbiler alene at køre på biobrændstoffer. Desuden bemærkes, at hvis afgiften på benzin nedsættes mere end for diesel, bør udligningsafgiften også nedsættes, idet afgiften er fastsat, så den svarer til besparelsen forbundet med, at afgiften på diesel er lavere end på benzin ved et gennemsnitligt årligt kørselsomfang.

Der er derfor forudsat en parallel nedsættelse af afgifterne på benzin og diesel.

Kommissionen har på baggrund af de stigende energipriser bemærket, at medlemsstater kan indgive en anmodning efter energibeskatningsdirektivets art. 19 om at lempe energiafgifterne til under minimumssatserne, hvis særlige politiske hensyn taler herfor. Sådanne lempelser vil dog være meget midlertidige og formentlig kun af et par måneders varighed. En sådan lempelse vil desuden kræve, at der indledes en dialog med Kommissionen.

Af tabel 2 fremgår skøn for provenu- og CO<sub>2</sub>-virkning af at nedsætte afgifterne på både benzin og diesel med 19 øre pr. liter inkl. moms.

**Tabel 2. Provenuvirkning mv. af nedsættelse af afgifter på benzin og diesel med 19 øre/l inkl. moms**

Mia. kr., 2022-priser	
Umiddelbart provenu inkl. moms	-0,9
Provenu, efter tilbageløb	-0,7
Adfærdseffekter i alt efter tilbageløb	0,6
- heraf grænsehandel	0,4
- heraf arbejdsudbud	0,1
Provenu efter adfærd og tilbageløb	-0,1
CO <sub>2</sub> -udledninger, mio. ton	0,2

Kilde: Egne beregninger

En nedsættelse af energiafgifterne på benzin og diesel med 19 øre pr. liter inkl. moms skønnes at medføre et umiddelbart mindreprovenu på ca. 0,9 mia. kr. Efter indregning af adfærdseffekter på grænsehandel, ændret brændstofforbrug, afledte effekter på bilafgifterne (registreringsafgift og grøn ejerafgift) samt arbejdsudbud skønnes mindreprovenuet

<sup>1</sup> Energiafgiften nedsættes med ca. 4,2 kr. pr. GJ, så afgiften på biodiesel nedsættes med ca. 14 øre pr. liter før moms til EU's minimumssats på ca. 2,46 kr. pr. liter. Da energiindholdet i almindelig diesel til vejtransport (med 6,8 pct. biobrændstoffer) er højere end i ren biodiesel, medfører en afgiftsnedsættelse med ca. 4,2 kr. pr. GJ, at energiafgiften på almindelig diesel til vejtransport (6,8 pct. biodiesel) nedsættes med ca. 15 øre pr. liter før moms eller knap 19 øre pr. liter inkl. moms.

at være godt 0,1 mia. kr. Afgiftsnedsættelserne skønnes at øge arbejdsudbuddet med ca. 60 mio. kr. Endeligt skønnes BNP-effekten at være ca. 1 mia. kr.

Det bemærkes, at der er betydelig usikkerhed forbundet med adfærdseffekterne af afgiftsnedsættelsen, herunder grænsehandelseffekterne. I beregningerne er der ikke taget højde for potentielt betydelige forskydninger i bilsalget fordelt på hhv. benzinbiler, dieslbiler og grønne biler.

Afgiftsnedsættelserne skønnes at forøge de danske CO<sub>2</sub>-udledninger med ca. 0,2 mio. ton og vil dermed gøre det sværere at nå 70 pct.-målet og opfylde Danmarks internationale forpligtigelser til at reducere CO<sub>2</sub>-udledningerne. Det skyldes bl.a., at udenlandske lastbiler forventes at grænsehandle diesel i Danmark og dermed øge de danske CO<sub>2</sub>-udledninger, der opgøres ud fra salget i Danmark.