



Skatteministeriet

30. marts 2023
J.nr. 2023 - 2667

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 137 af 7. marts 2023 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Christina Olumeko (ALT).

Jeppe Bruus

/ Mette Kildegaard Graversen



Spørgsmål

Vil ministeren oplyse, hvor meget den danske stat forventes at tjene på grænsehandel med diesel i henholdsvis 2022 og 2023?

Svar

Grænsehandel med diesel består i, at dieselskøretøjer tanket diesel i et land og anvender brændstoffet til at køre i et andet land. Når prisen på diesel i Danmark er på niveau med priserne i udlandet, forventes nettoeksporten med diesel at være omtrent nul. Hvis for eksempel prisen på diesel er lavere i Danmark end i udlandet, må der forventes at være en nettoeksport af diesel til udlandet.

Grænsehandelen med diesel vurderes kun i beskedent omfang at vedrøre egentlige grænsehandelstankninger, hvor køretøjet kører ind i lavprislandet med henblik på at tanke billigere diesel. Derimod vurderes ændringer af tankningsmønstret for køretøjer, der uafhængigt af grænsehandelshensyn kører fra et land til et andet, at kunne give betydelige skift i grænsehandelen. Køretøjer kan for eksempel fremrykke tankningen af diesel, så der tankes lige før, de kører ud af lavprislandet.

I det følgende redegøres der for forskelle i priser og afgifter mv. på diesel i Danmark, Tyskland og Sverige i 2022 og 2023, idet det er helt centrale forudsætninger for skøn for grænsehandelen.

Af tabel 1 fremgår, at de gennemsnitlige årlige forbrugerpriserne på diesel var omtrent ens i Danmark og Tyskland i 2022 og 2023, mens diesel var over 2 kr. pr. liter dyrere i Sverige. Prisforskellen mellem Danmark og Sverige skønnes at give anledning til, at personbiler, der kører mellem Sverige og Danmark, i højere grad vælger at tanke diesel i Danmark end i Sverige.

Tabel 1. Forbrugerpris på diesel (inkl. moms) i 2022 og 2023

Kr. pr. liter	Danmark	Tyskland	DK-DE	Sverige	DK-SE
2023 (til og med. 6/3)	13,49	13,41	0,07	15,65	-2,16
2022	14,61	14,54	0,07	17,06	-2,45

Anm.: Den tyske afgift på diesel blev midlertidigt nedsat med €0,14 pr. liter fra 1. juni til 31. august 2022. I denne periode var forbrugerprisen på diesel lavere i Tyskland end i Danmark. I hele 2022 var prisen dog i gennemsnit lidt højere i Danmark end i Tyskland.

Kilde: Weekly Oil Bulletin fra EU-kommissionen.

Langt størstedelen af grænsehandelen vurderes at vedrøre lastbiler. Lastbiler betaler ikke samme pris for diesel som mindre dieselskøretøjer. Dels kan moms på diesel til erhvervs-mæssig kørsel fradrages i momsregnskabet, dels kan vognmænd opnå betydelige storkunderabatter. Prisforskelle på diesel til lastbiler vurderes derfor primært at skyldes forskelle i afgifterne på diesel og national lovgivning om anvendelse af biobrændstoffer. Derimod vurderes forskelle i brændstofleverandørernes omkostninger og avancer ikke at have nævneværdig betydning for prisen på diesel til lastbiler.

Det bemærkes, at satserne for moms på diesel er 25 pct. i Danmark og Sverige, mens satsen er 19 pct. i Tyskland. Fradrag for moms reducerer således priserne mere i Danmark og Sverige end i Tyskland.

Af tabel 2 fremgår forskelle i udgifter før moms til afgifter og tyske CO₂-kvoter på diesel i Danmark, Tyskland og Sverige. Det fremgår, at de samlede udgifter før moms til afgifter og tyske CO₂-kvoter er højere i Tyskland end i Danmark. I 2023 vurderes udgifterne således at være godt 80 øre pr. liter højere i Tyskland end i Danmark.

Tabel 2. Udgifter før moms til afgifter og tyske CO₂-kvoter i Danmark, Tyskland og Sverige

Kr. pr. liter	Danmark	Tyskland	Tyske CO ₂ -kvoter	DK-DE	Sverige	DK-SE
2023	3,30	3,50	0,62	-0,82	2,70	0,60
2022	3,26	3,23	0,54	-0,51	2,76	0,50

Anm.: Den tyske afgift på diesel blev midlertidigt nedsat med €0,14 pr. liter fra 1. juni til 31. august 2022.

Kilde: Weekly Oil Bulletin fra EU-kommissionen samt egne beregninger vedr. prisen på tyske CO₂-kvoter.

I Sverige er afgifterne på diesel derimod ca. 60 øre pr. liter lavere end i Danmark i 2023. Sverige har imidlertid høje lovkrav til anvendelse af biobrændstoffer mv. Da biobrændstoffer er betydeligt dyrere end fossil diesel, medfører det en merudgift på i størrelsesordenen 3 kr. pr. liter diesel før moms. Prisen på biobrændstoffer er ligesom fødevarerpriserne steget betydeligt de senere år.

Med ovenstående forudsætninger vedr. priser, afgifter, udgifter til biobrændstoffer og skematiske forudsætninger vedr. lastbilers kørselsmønster mv. skønnes grænsehandelen med diesel med betydelig usikkerhed at udgøre en nettoeksport på i størrelsesordenen 550 liter i 2022 og 700 mio. liter i 2023. Grænsehandel af den størrelsesorden medfører merindtægter for den danske stat fra afgifter på diesel (og moms på diesel til personbiler) på i størrelsesordenen 2 mia. kr. i 2022 og 2,5 mia. kr. i 2023.¹

¹ I skønnene for grænsehandelen tages der udgangspunkt i skønnet for grænsehandelen i Skatteministeriets *Status for grænsehandel 2017*, hvor nettoeksporten med diesel med betydelig usikkerhed skønnes at være 340 mio. liter i 2016, samt udviklingen i priserne på diesel mv. siden 2016. Et mere konsolideret skøn vil bl.a. skulle tage højde for priser og afgifter mv. i en række andre lande end Danmark, Tyskland og Sverige, da lastbiler typisk kan køre over 2.000 km på en tank. Udviklingen i antallet af køretøjer, der krydser landegrænserne, og lastbilernes kørselsmønstre vil også skulle opdateres. Det bemærkes, at Skatteministeriet aktuelt er ved at revidere metoderne til at skønne over grænsehandelen.