



Skatteministeriet

30. august 2023
J.nr. 2023 - 5640

Til Folketinget – Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget

Hermed sendes endeligt svar på spørgsmål nr. 330 af 28. juni 2023 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Søren Egge Rasmussen (EL).

Jeppe Bruus

/ Mette Kildegaard Graversen

Spørgsmål

I svar på KEF alm. - del spm. 277, 280 og 287 svares der ikke på, hvad klimaeffekten af de efterspurgte tiltag er. Ministeren bedes oversende en beregning heraf.

Svar

KEF alm. del - spm. 277, 280 og 287 handler alle om effekter ved ændring af afgifter på motorområdet, herunder dieselafgift, afgift på biobrændstoffer til motorbrændstof og registreringsafgift.

Der spørges til provenu-, CO₂- og fordelings effekter i årene 2023-2027. I KEF alm. del – endeligt svar på 277 og 287 svares der på provenu- og fordelings effekterne ved tiltagene. I svaret på KEF alm. del – spm. 287 angives et skøn for den forventede CO₂-effekt over levetiden for nyregistreringsårgangen 2024. I KEF alm. del – endeligt svar på 280, som omhandler afgiftsfritagelse af biobrændstoffer, redegøres der for, at en sådan afgiftsfritagelse ikke er forenelig for EU's energibeskatningsdirektiv, som indeholder minimumsafgiftssatser for blandt andet biobrændstoffer til transport.

Generelt gælder det, at der er betydelig usikkerhed forbundet med skøn over de efterspurgte effekter. For eksempel for forhøjelse af dieselafgiften er der flere elementer, der kan påvirke niveauet af grænsehandel. Såsom priser, regulering og afgifter mv. i Danmark, Tyskland og Sverige, men også i en række andre lande, 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 have betydning for grænsehandel. Ligeledes er der betydelig usikkerhed forbundet med at skønne over ændringen i bilsalget ved ændringer i registreringsafgiften.

Nedenfor gennemgås skøn for CO₂-effekterne.

Forhøjelse af dieselafgiften (KEF alm. del – spm. 277)

I KEF alm. del – spm. 277 spørges der til effekter ved forhøjelse af dieselafgiften med 1 kr./liter. I svaret er lagt til grund, at udligningsafgiften reduceres samtidig med en forhøjelse af dieselafgiften, hvormed person- og varebiler i gennemsnit ikke påvirkes af forhøjelsen.

I 2024-2027 skønnes med betydelig usikkerhed, at en forhøjelse af dieselafgiften (med 100 øre/liter og parallel reduktion af udligningsafgiften) vil medføre en CO₂-reduktion på ca. 1,1 mio. ton, *jf. tabel 1*. Som følge af grænsehandel vil størstedelen af CO₂-reduktionen i Danmark blive erstattet af øgede CO₂-udledninger i andre EU-lande, som samtidig vil kunne få et øget afgiftsprovenu for afgifter på brændstof.

Forhøjelse af den mellemste og høje sats i CO₂-tillægget (KEF alm. del – spm. 287)

I KEF alm. del – spm. 287 spørges der til effekter ved en fordobling af den mellemste og høje sats i registreringsafgiftens CO₂-tillæg.

En fordobling af den mellemste og høje sats i registreringsafgiftens CO₂-tillæg skønnes at medføre en CO₂-reduktion på ca. 0,01 mio. ton i 2024 stigende til ca. 0,05 mio. ton i 2027, jf. tabel 1. CO₂-reduktionen er baseret på den forventede ændring i bilsalget, idet salget af konventionelle biler falder og salget af elbiler stiger. Den forholdsvist beskedne CO₂-reduktion i de pågældende år skal ses i lyset af, at forhøjelsen alene påvirker nybilsalget frem mod 2027 og ikke den eksisterende bilbestand.

Tabel 1. CO₂-reduktion ved KEF 277 og KEF 287

Mio. ton	2024	2025	2026	2027
Forhøjelse af dieselafgiften med 100 øre/liter (KEF 277)	1,1	1,1	1,1	1,1
Fordobling af den mellemste og høje sats i CO ₂ -tillægget (KEF 287) ¹	0,01	0,02	0,03	0,05

Anm.: 1) Der er forudsat en gns. årskørsel på 16.000 km og en gns. (realitetskorrigeret) CO₂-udledning på 164 gram pr. km for konventionelle biler og 82 gram pr. km for plug-in hybridbiler svarende til en halv konventionel bil.
Kilde: Skatteministeriet.

Afgiftsfritagelse af biobrændstoffer til motorbrændstof (KEF alm. del – spm. 280)

I KEF alm. del – spm. 280 spørges der til effekter ved afgiftsfritagelse henholdsvis 1. generations biobrændstof og 2. generations biobrændstof

Jævnfør KEF alm. del – endeligt svar på spm. 280 er det ikke muligt at fastsætte afgiften for biobrændstoffer anvendt som motorbrændstof til under EU's minimumssatser, hvorfor der ikke estimeres en CO₂-effekt.