



## Skatteministeriet

27. juni 2023  
J.nr. 2023 - 5160

Til Folketinget – Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget

Hermed sendes endeligt svar på spørgsmål nr. 277 af 7. juni 2023 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Søren Egge Rasmussen (EL).

Jeppe Bruus

/ Mette Kildegaard Graversen



## Spørgsmål

Hvad er ministerens vurdering af effekten på de danske CO<sub>2</sub>-udledninger over tid, på grænsehandel og på provenu ved en forhøjelse af dieselaafgiften med ca. 1 kr. pr. liter fra 2024, hvilket svarer til en ligestilling med de tyske afgifter? Provenuet bedes opgjort i umiddelbar virkning, efter tilbageløb og efter tilbageløb og adfærd, hvilket bedes opgjort for alle årene 2023-2027 og i varig virkning, og der bedes anvendt 2023- niveau og faste 2023-priser. Derudover bedes ministeren opgøre fordelingsvirkningen ved skatteændringerne opgjort som virkningen på disponibel indkomst i kroner og øre og i procent af disponibel indkomst opdelt for 10 indkomstdeciler. For den 10. indkomstdecil bedes også opdelt på percentiler. Sluttelig bedes ministeren også oplyse skatteændringens virkning på Ginikoefficienten.

## Svar

Det er lagt til grund, at udligningsafgiften reduceres samtidig med en forhøjelse af dieselaafgiften, hvormed person- og varebiler i gennemsnit ikke påvirkes af forhøjelsen. Det er dermed i gennemsnit alene lastbiler, som påvirkes. Det bemærkes, at borgere og virksomheder med et stort årligt kørselsbehov i person- og varebiler med diesel som drivmiddel ikke vil blive kompenseret fuldt ud af en lavere udligningsafgift.

I 2024 skønnes med betydelig usikkerhed, at forhøjelsen af dieselaafgiften (med 100 øre/liter og parallel reduktion af udligningsafgiften) medfører et mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd på ca. 700 mio. kr., jf. tabel 1. Mindreprovenuet skyldes, at forhøjelsen vil medføre, at nettoeksporten af diesel, for særligt lastbiler, reduceres i en sådan grad, at det resulterer i et samlet mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd. Det medvirker samtidig til, at en betydelig del af Danmarks reduktioner vil blive erstattet af øgede CO<sub>2</sub>-udledninger i andre EU-lande, som samtidig vil kunne få et øget afgiftsprovener for afgifter på brændstof.

Tabel 1. Provenueeffekter ved forhøjelse af dieselaafgift 100 øre/liter (og parallel reduktion af udligningsafgiften)

Mio. kr. (2023-niveau)	2024	2025	2026	2027
Umiddelbart provener, inkl. moms	2.300	2.200	2.200	2.100
Provenu efter tilbageløb	1.900	1.800	1.800	1.800
Provenu efter tilbageløb og adfærd	-700	-650	-600	-600

Anm.: Der er afrundet til nærmeste 100 mio. kr.

Kilde: Skatteministeriet.

Det bemærkes, at den gennemsnitlige forskel mellem den danske og tyske dieselpri ekskl. moms var ca. 50 øre pr. liter i 2022, jf. EU-kommissionens Oil Price Bulletin.

### *Fordelingsvirkninger*

Det forudsættes, at den øgede dieselaafgift for lastbiler (øget erhvervsbelastning) overvælttes i det generelle prisniveau. Incidensen af en ændring af det generelle prisniveau er nogenlunde den samme som incidensen af en ændring af arbejdsmarkedsbidraget. Derfor

kan fordelingsvirkningerne beregningsteknisk approksimeres via en provenuækvivalent ændring af arbejdsmarkedsbidraget, som har den egenskab, at den *procentvise* ændring i de disponible indkomster er omtrent den samme for alle. På den baggrund skønnes indkomstforskellene at være omtrent uændret målt ved Gini-koefficienten. Fordelingsvirkningen for hvert indkomstdecil samt for de øverste 10 indkomstpercentiler, opgjort i kroner og som pct. af disponibel indkomst, fremgår af *tabel 2*.

For den nederste indkomstdecil skønnes forhøjelsen at indebære en ækvivalent ændring af den disponible indkomst på ca. 0,09 pct. eller 100 kroner, mens det for den øverste indkomstdecil skønnes at indebære en ækvivalent ændring af den disponible indkomst på ca. 0,09 pct. eller 550 kroner, *jf. tabel 2*.

**Tabel 2. Fordelingsvirkninger og virkning på Gini-koefficienten ved forhøjelse af dieselaftgift 100 øre/liter (og parallel reduktion af udligningsafgiften)**

<b>Indkomstdecil</b>	<b>1.</b>	<b>2.</b>	<b>3.</b>	<b>4.</b>	<b>5.</b>	<b>6.</b>	<b>7.</b>	<b>8.</b>	<b>9.</b>	<b>10.</b>	<b>Hele befolk.</b>
Pct. af disponibel indkomst	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09
Øget afgiftsbetaling, kr.	100	150	150	200	250	250	300	350	400	550	250
<b>Indkomstpercentil</b>	<b>91.</b>	<b>92.</b>	<b>93.</b>	<b>94.</b>	<b>95.</b>	<b>96.</b>	<b>97.</b>	<b>98.</b>	<b>99.</b>	<b>100.</b>	<b>10. decil i alt</b>
Pct. af disponibel indkomst	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09
Øget afgiftsbetaling, kr.	450	450	450	450	500	500	550	550	650	950	550
Ændring i Gini-koefficient (pct.-point)											0,00

Anm.: Afgiftsbetalinger indgår ikke i opgørelsen af den disponible indkomst og påvirker dermed ikke direkte indkomstforskelle (i de disponible indkomster) målt ved Gini-koefficienten. Fordelingsvirkningerne af afgiftsændringer afspejler således beregningsteknisk, hvor meget en ækvivalent ændring i den disponible indkomst, der svarer til den marginale ændring i afgiftsbetalingen (hvor der i øvrigt ses bort fra betalingen af andre afgifter), påvirker indkomstfordelingen.  
Kilde: Skatteministeriet.