



Skatteministeriet

10. oktober 2023
J.nr. 2023 - 6502

Til Folketinget – Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget

Hermed sendes endeligt svar på spørgsmål nr. 377 af 16. august 2023 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra (MFU) Peder Hvelplund (EL).

Jeppe Bruus

/ Mette Kildegaard Graversen

Spørgsmål

Hvad er effekten af den tyske stigning af dieselaftgiften på det danske klimaregnskab, og hvilke økonomiske effekter har det tyske tiltag medført i Danmark? De økonomiske effekter bedes beregnet med tilbageløb og adfærdseffekter opgjort separat. I besvarelsen bedes indgå en tilsvarende vurdering og beregning af effekterne, hvis den danske dieselaftgift steg til samme niveau som det tyske. Ministeren bedes indhente samme beregninger fra Finansministeriet og lade begge ministeriers beregninger indgå i besvarelsen, da der tidligere har været faglig uenighed imellem de to ministerier om beregningsmetoden.

Svar

Det antages, at der med stigning af tysk dieselaftgift menes de tyske CO₂-kvoter på diesel.

De gradvise forhøjelser af prisen på CO₂-kvoter i det nationale tyske CO₂-kvotesystem for bl.a. benzin og diesel til vejtransport frem til 2026 forventes isoleret set at øge prisen på diesel i Tyskland. Det kan øge CO₂-udledningerne i Danmark som følge af øget grænsehandel. Omvendt indekseres de tyske energiafgifter på diesel ikke med prisudviklingen. Det er imidlertid tilfældet for de danske afgifter på diesel, som efter gældende regler indekseres med nettoprisindekset. I 2024 medfører indekseringen for eksempel, at afgiftssatserne forøges med 7,7 pct. i forhold til 2023. Således øges de danske afgifter, mens de tyske afgifter er uændrede, hvilket alt andet lige reducerer grænsehandlen og CO₂-udledningerne i Danmark.

I 2024 forventes de danske afgifter på diesel (energi-, CO₂- og NO_x-afgift) alt andet lige at stige 16 øre pr. liter mere end de tyske CO₂-kvoter stiger, mens det forventes omvendt i 2026, jf. tabel 1.

Tabel 1. Udvikling i de tyske CO₂-kvoter og de danske afgifter på diesel

Tyske CO ₂ -kvoter ¹⁾		Danske afgifter på diesel		Forskel i udvikling mellem årene	
Øre pr. liter (løbende priser)	Sats ¹⁾	Udvikling mellem årene	Sats	Udvikling mellem årene	DK-DE
2023	55		330,3		
2024	64	9	355,5	25	16
2025	80	16	377,2	22	6
2026	107 ²⁾	27	387,4	10	-17

Anm.: Prisen for de tyske CO₂-kvoter er omregnet med valutakurs på 7,45 kr./Euro. Derudover er der taget højde for de danske standardblandinger, så brændstofprodukterne er sammenlignelige. De danske afgifter på diesel omfatter energi-, CO₂- og NO_x-afgift. 1) Satsen omfatter alene de tyske CO₂-kvoter, og satsniveauet er derfor ikke sammenligneligt med den angivne danske sats. 2) I 2026 vil kvoteprisen maksimalt kunne være ca. 116 øre/l og minimum ca. 98 øre/l. 2) Der er usikkerhed forbundet med disse satser. Til indeksering er benyttet Danmarks Konvergensprogram 2023 til skøn for udviklingen.

Fra 2027 vil EU indføre et særskilt CO₂-kvotesystem for bl.a. brændstoffer til vejtransport mv. Kvotesystemet, som omfatter alle EU-lande, må alt andet lige forventes at øge priserne på de fossile brændstoffer til vejtransport. Samtidig er det dog usikkert, om

kvotesystemet fra EU fx kommer til at erstatte de tyske CO₂- kvoter, hvilket vil have betydning for prisen på diesel i Tyskland.

Skatteministeriets model for skøn for ændringer i benzin- og dieselaftgifter er baseret på historiske grundlag for brændstof samt antagelser om adfærdfølsomheden (såkaldte elasticiteter) ved ændringer. Den er dermed ikke indrettet til at skønne over betydningen ved fremtidige ændringer i andre lande, herunder Tyskland. Imidlertid afspejles ændringer i andre lande på sigt i salget af brændstof og vil ad den vej blive indarbejdet i modellens grundlag.

Skatteministeriet har ressort for skøn af afgiftsændringer. Modeller og beregninger drøftes løbende med relevante ministerier, herunder Finansministeriet. Finansministeriet har ikke selvstændige skøn for grænsehandel.