



Skatteministeriet

28. marts 2023
J.nr. 2023 - 2492

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 143 af 8. marts 2023 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Mona Juul (KF).

Jeppe Bruus

/ Mette Kildegaard Graversen

Spørgsmål

I Klimaprogram 2022 er der opgjort et væsentligt teknisk CO₂-reduktionspotentiale for bibrændstof (over 5 mio. ton CO₂ i 2030 i vejtransporten, jf. tabel 6.2.), og i Ekspertgruppen for grøn skattereforms 1. delrapport er oplægget, at man kan omlægge afgifterne på brændstof ved at lade den foreslåede generelle forhøjelse af CO₂-afgiften blive modsvaret af en tilsvarende reduktion af energiafgiften, så konventionel benzin og diesel pålægges samme samlede beskatning, men f.eks. HVO beskattes lempeligere. Vil ministeren i lyset af disse oplæg redegøre for de forventede effekter for statens provenu samt effekterne på CO₂-udledninger ved en fuld afgiftsfritagelse af biobrændstofafgifter, så der hverken vil skulle betales CO₂- eller energiafgift af rene eller iblandede biobrændstoffer?

Svar

Ved gældende regler er biobrændstoffer, der iblandes i benzin og diesel til vejtransport, fritaget for CO₂-afgift. Energiafgiften på benzin på 136,9 kr. pr. GJ er ens for fossil benzin og bioethanol, der blandes i benzin. Energiafgiften på diesel på 78,6 kr. pr. GJ er også ens for fossil diesel og biodiesel.

At energiafgifterne skal være ens for fossile motorbrændstoffer og tilsvarende biobrændstoffer følger af det nugældende energibeskatningsdirektiv. Det fremgår af energibeskatningsdirektivet, at produkter (herunder biobrændstoffer), der anvendes som motorbrændstoffer, beskattes ”med den sats, der er fastsat for det tilsvarende motorbrændstof.” Som udgangspunkt er det således ikke muligt at fritage biobrændstoffer, der iblandes i benzin og diesel til vejtransport, for energiafgifter.

Det er begrænset, hvor meget energiafgifterne på benzin og diesel til vejtransport kan sættes ned. Det skyldes, at energibeskatningsdirektivet indeholder minimumsafgifter pr. liter benzin og diesel. Disse minimumssatser omfatter også biobrændstoffer, der anvendes til benzin- og dieselmotorer. Inden for rammerne af det gældende energibeskatningsdirektiv vurderes energiafgiften før moms på benzin maksimalt at kunne sættes ned med 30 øre pr. liter, mens energiafgiften på diesel maksimalt vurderes at kunne sættes ned med ca. 15 øre pr. liter.¹

I EU-Kommissionens forslag til revideret energibeskatningsdirektiv lægges der op til at differentiere minimumsafgifter ud fra bæredygtighedskriterier for brændstofferne. Det muliggør betydeligt lavere energiafgifter på biobrændstoffer i benzin og diesel. Det er usikkert, om disse ændringer ender med at blive vedtaget. Endvidere er EU-landene blevet enige om at indføre et særskilt CO₂-kvotehandelsystem for brændstoffer til vejtransport mv. Det kommende kvotehandelsystem vil forøge incitamentet til at anvende biobrændstoffer til vejtransport.

¹ De maksimale energiafgiftsnedsettelse er beregnet for de mest almindelige typer benzin og diesel til vejtransport, hhv. E10-benzin (med 9,8 pct. biobrændstoffer) og B7-diesel (med 6,8 pct. biobrændstoffer). Energiafgiften i 2023 på E10-benzin er 4,34 kr./l, mens den er 2,84 kr./l for B7-diesel. I den endelige besvarelse af B 192 – spm. 1 af 8. april 2022 uddybes vurderingen af den maksimale nedsettelse af energiafgifterne på benzin og diesel, jf. [B 193 - endeligt svar på spørgsmål 1: B 193 - svar på spm. 1.docx \(eu.dk\)](#)