



Skatteministeriet

28. oktober 2019
J.nr. 2019 - 8888

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes endeligt svar på spørgsmål nr. 56 af 4. september 2019 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Carl Valentin (SF).

Morten Bødskov

/ Mette Kildegaard Graversen



Spørgsmål

Vil ministeren redegøre for provenuet samt effekten på CO₂-udslip af en forhøjelse af CO₂-afgiften med henholdsvis 33 pct. og 50 pct. I svaret bedes provenuet opgjort før adfærd og tilbageløb, efter tilbageløb og efter tilbageløb og adfærd. Endvidere bedes væsentlige usikkerheder beskrevet.

Svar

CO₂-afgiften pålægges en række brændsler i visse sektorer. Afgiftssatsen på brændslerne er balanceret, således at afgiften er ens per ton CO₂-udslip. I 2020 udgør afgiftssatsen 177 kr. per ton CO₂. Afgiftssatsen indekseres hvert år med nettoprisudviklingen. Satsen for CO₂-afgiften er oprindeligt fastsat i 2008, så den svarer til den forventede CO₂-kvotepris i EU's kvotehandelssystem. Til sammenligning udgør den aktuelle CO₂-kvotepris ca. 190 kr. pr. ton CO₂, men der er betydelige udsving i kvoteprisen over tid.

Fossile brændsler (kul, olie og gas) samt ikke-bionedbrydeligt affald anvendt som brændsel er omfattet af CO₂-afgiften i de sektorer, der er omfattet af CO₂-afgiften. Brændsler anvendt til fremstillingsvirksomhed (proces), der ikke er omfattet af EU's CO₂-kvotehandelssystem, pålægges CO₂-afgift, mens erhverv, der er omfattet af kvotesystemet, som hovedregel er fritaget for CO₂-afgift på brændsler til proces og elproduktion.

Brændsler til produktion af fjernvarme er dog pålagt CO₂-afgift, selv når fjernvarmeværker er kvoteomfattede. Fjernvarmeproduktion er således typisk både omfattet af kvotehandelssystemet og pålægges CO₂-afgift (såkaldt dobbeltregulering). En forhøjelse af CO₂-afgiften for den dobbeltregulerede fjernvarmeproduktion vil derfor medføre højere varmepriser, mens CO₂-udledningerne inden for EU's kvotehandelssektor vil være omtrent uændrede. Endeligt er diesel og benzin mv. til transport omfattet af CO₂-afgiften.

Vedvarende energi-brændsler (biomasse mv.) er fritaget for CO₂-afgiften, idet de forudsættes at være CO₂-neutrale i EU's opgørelser af medlemslandenes CO₂-udledninger.

I 2018 udgjorde provenuet fra CO₂-afgiften ca. 3,6 mia. kr. Af tabel 1 fremgår skøn for konsekvenserne for de statslige indtægter og CO₂-udledningerne af en forhøjelse af CO₂-afgiften med henholdsvis 33 pct. og 50 pct. i 2020.

Tabel 1. Konsekvenser for provenu og CO₂-udledninger ved CO₂-afgiftsforhøjelser i 2020

Forhøjelse af CO ₂ -afgift	33 pct.	50 pct.
Provenu (mia. kr.)		
Umiddelbart provenu (før adfærd og tilbageløb)	1,2	1,8
Provenu efter tilbageløb	1,2	1,8
Provenu efter tilbageløb og adfærd	0,1	0,2
CO₂-udledninger (mio. ton)		
Reduktion af CO ₂ -udledninger fra dansk grund	1,2	2,0

Anm.: Der er anvendt samme adfærdseffekter som i Afgift- og tilskudsanalysen på energiområdet. Der er regnet med, at adfærdseffekterne slår fuldt igennem det første år, hvilket gør det muligt at vise den fulde effekt af afgiftsforhøjelserne.

Af tabel 1 fremgår, at finansieringsbidraget fra en forhøjelse af CO₂-afgiften efter indregning af tilbageløb og adfærdseffekter er relativt beskedne set i forhold til det umiddelbare provenu før tilbageløb og adfærdsændringer. Det afspejler, at adfærdseffekterne vurderes at være relativt store, hvilket også afspejles i skønnene for reduktionerne af CO₂-udledningerne.

De store adfærdseffekter kan primært henføres til, at afgiftsforhøjelserne vurderes at medføre et lavere forbrug af varme og et skifte over mod afgiftsfri biomasse. Der er høje afgifter på fossile brændsler til rumvarme, hvilket medfører, at adfærdseffekterne har forholdsvis store provenuvirkninger. Endvidere vurderes højere CO₂-afgift på benzin og diesel at have relativt stor betydning for det danske salg af benzin og diesel og dermed statens indtægter fra afgifter og moms på benzin og diesel samt de øvrige bilafgifter.

Der er betydelig usikkerhed om adfærdseffekterne. Er effekterne eksempelvis mindre end forudsat, vil afgiftsforhøjelserne medføre et højere finansieringsbidrag og samtidigt reducere CO₂-udledningerne mindre end skønnet i tabel 1. Der er særlig stor usikkerhed om afgiftsforhøjelsernes virkning på udfasningen af kul som brændsel på kraftvarmeværker. Kommer denne udfasning i højere grad af sig selv, vil CO₂ virkningen af afgiftsforhøjelserne være mindre.

Der er også usikkerhed forbundet med adfærdseffekterne forbundet med CO₂-afgiftsforhøjelsen på benzin og diesel til transport. En forhøjelse af CO₂-afgiften medfører lavere salg af benzin og diesel i Danmark. Det skyldes for det første, at forbruget af benzin og diesel falder i Danmark, når prisen stiger. For det andet stiger grænsehandlen med benzin fra udlandet, når benzin og diesel bliver dyrere i Danmark sammenlignet med udlandet. Særligt grænsehandelseffekterne er forbundet med usikkerhed.

I forhold til skønnet for effekterne på CO₂-udledningerne fra dansk grund bemærkes, at virkningen på CO₂-udledningerne reelt er mindre end angivet i tabel 1. Det skyldes for det første, at grænsehandel med brændstof flytter den opgjorte CO₂-udledningen fra benzin og diesel til udlandet, selv om det reelt fortsat forbruges i Danmark. For det andet vil en reduktion af udledningerne fra den dobbeltregulerede fjernvarmeproduktion som nævnt medføre øgede udledninger andre steder i EU's CO₂-kvotesektor.