



Skatteministeriet

23. maj 2022
J.nr. 2022 - 2942

Til Folketinget – Skatteudvalget

Vedrørende B193 - Forslag til folketingsbeslutning om at fjerne alle afgifter på benzin og diesel (borgerforslag).

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 1 af 8. april 2022. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Lars Boje Mathiesen (NB).

Jeppe Bruus

/ Mette Kildegaard Graversen

Spørgsmål

Vil ministeren på baggrund af svaret på SAU alm. del – spørgsmål 379 oplyse virkningen på de offentlige finanser, BNP og arbejdsudbud ved at benzin- og dieselaafgiften sænkes til EU's minimumssats? Virkningen bedes oplyst umiddelbart samt før og efter tilbageløb og adfærd.

Svar

I energibeskatningsdirektivet er der fastsat minimumsafgifter for hhv. benzin og diesel til vejtransport. Det er således ikke tilladt at sætte afgifterne længere ned end til dette niveau. Minimumsafgiften på fossil benzin og biobrændstoffer mv., der kan anvendes som drivmiddel i benzinmotorer, er 2,65 kr. pr. liter før moms. Minimumsafgiften på fossil diesel og biobrændstoffer mv., der kan anvendes i en dieselmotor, er 2,46 kr. pr. liter før moms.

EU's minimumsafgifter er volumenbaserede, dvs. de er fastsat pr. liter. Minimumsafgiften pr. liter fossil benzin og pr. liter biobrændstof til benzinkøretøjer er således ens. Minimumsafgiften pr. liter fossil diesel er ligeledes den samme som for biodiesel mv. De danske energiafgifter er derimod fastsat ud fra energiindholdet, dvs. i kr. pr. GJ. For benzin og bioethanol mv., der anvendes til benzinmotorer, er energiafgiften 135 kr. pr. GJ, og for diesel og biodiesel er energiafgiften 78,6 kr. pr. GJ.

Da energiindholdet i en liter fossil benzin er højere end i en liter biobrændstoffer til benzinmotorer (bioethanol), er energiafgiften højere på en liter fossil benzin (4,44 kr. pr. liter) end på en liter bioethanol (2,85 kr. pr. liter) – selv om afgiftssatsen er ens, når den opgøres pr. GJ (135 kr. pr. GJ). For diesel er energiafgiften ligeledes højere pr. liter fossil diesel (2,83 kr. pr. liter) end på biodiesel (2,59 kr. pr. liter), da energiindholdet pr. liter er lavere for biodiesel – selv om afgiftssatsen er ens for alle dieselprodukter, når den opgøres pr. GJ (78,6 kr. pr. GJ).

Af tabel 1 fremgår energiafgifterne pr. liter benzin, bioethanol, diesel og biodiesel, EU's minimumsafgifter på samme samt forskellen herimellem.

Tabel 1. Energiafgifter og minimumsafgifter før moms for forskellige typer benzin og diesel

	Benzin		Diesel	
	Fossil benzin	Bioethanol	Fossil diesel	Biodiesel
Kr. pr. liter				
Dansk energiafgift	4,44	2,85	2,82	2,59
EU's minimumsafgifter	2,65	2,65	2,46	2,46
Forskel ift. minimumsafgift	1,79	0,20	0,36	0,14
Kr. pr. GJ				
Dansk energiafgift	135,0	135,0	78,6	78,6
Forskel ift. minimumsafgift	54,4	9,4	10,1	4,2

Anm.: Minimumsafgifterne er beregnet ud fra en eurokurs på 7,44 kr. Minimumsafgiften i det gældende energibeskatningsdirektiv er €0,356 pr. liter benzin og €0,33 pr. liter diesel.

Det fremgår af tabel 1, at afgiften på bioethanol før moms maksimalt kan nedsættes med ca. 20 øre pr. liter (svarende til ca. 9,4 kr. pr. GJ). Afgiften på biodiesel kan før moms maksimalt nedsættes med ca. 14 øre pr. liter (svarende til ca. 4,2 kr. pr. GJ).

Med den danske afgiftsstruktur skal energifgifterne på hhv. benzin og biobrændstoffer til benzinmotorer (bioethanol) være ens opgjort i kr. pr. GJ. Det er derfor ikke umiddelbart muligt at nedsætte energifgiften på benzin mere end 9,2 kr. pr. GJ, da en yderligere afgiftsnedsættelse ville medføre, at afgiften på bioethanol blev lavere end EU's minimums-afgift pr. liter benzin mv. Det svarer til en afgiftsnedsættelse på ca. 30 øre pr. liter før moms for almindelig benzin til vejtransport (E10-benzin med 9,8 pct. biobrændstoffer) eller ca. 37 øre pr. liter inkl. moms, *jf. tabel 2*. Årsagen, til at afgiftsnedsættelsen opgjort pr. liter er højere for E10-benzin end for bioethanol, er, at energiindholdet pr. liter er højere i E10-benzin. Opgjort i kr. pr. GJ er er satsnedsættelsen ens (9,2 kr. pr. GJ) for begge typer benzin.

Ligeledes er det ikke umiddelbart muligt at nedsætte energifgiften på diesel mere end 4,2 kr. pr. GJ, da en yderligere afgiftsnedsættelse ville medføre at afgiften på biodiesel blev lavere end EU's minimumsafgift pr. liter diesel mv. Det svarer til en afgiftsnedsættelse på ca. 15 øre pr. liter før moms for almindelig diesel til vejtransport (B7-diesel med 6,8 pct. biobrændstoffer) eller knap 19 øre pr. liter inkl. moms, *jf. tabel 2*.¹

Tabel 2. Maksimal nedsættelse af energifgifterne før moms for forskellige typer benzin og diesel

	Benzin			Diesel		
	Fossil benzin	E10-benzin 9,8 pct. bio	Bioethanol 100 pct. bio	Fossil diesel	B7-diesel 6,8 pct. bio	Biodiesel 100 pct. bio
Kr. pr. liter						
Energifgift i dag	4,44	4,28	2,85	2,82	2,80	2,59
EU's min. afgifter	2,65	2,65	2,65	2,46	2,46	2,46
Nedsættelse	0,31	0,30	0,20	0,15	0,15	0,14
Ny energifgift	4,13	3,98	2,65	2,67	2,66	2,46
Kr. pr. GJ						
Energifgift i dag	135,0	135,0	135,0	78,6	78,6	78,6
Nedsættelse	9,4	9,4	9,4	4,2	4,2	4,2
Ny energifgift	125,6	125,6	125,6	74,4	74,4	74,4

Anm.: På danske tankstationer sælges der typisk E10-benzin med 9,8 pct. biobrændstoffer og B7-diesel med 6,9 pct. biobrændstoffer.

¹ Energifgiften nedsættes med ca. 4,2 kr. pr. GJ, så afgiften på biodiesel nedsættes med ca. 14 øre pr. liter før moms til EU's minimumsats på ca. 2,46 kr. pr. liter. Da energiindholdet i almindelig diesel til vejtransport (B7-diesel med 6,8 pct. biobrændstoffer) er højere end i ren biodiesel, medfører en afgiftsnedsættelse med ca. 4,2 kr. pr. GJ, at energifgiften på almindelig diesel til vejtransport (6,8 pct. biodiesel) nedsættes med ca. 15 øre pr. liter før moms.

Kommissionen har på baggrund af de stigende energipriser gjort opmærksom på, at Rådet kan give en medlemsstat tilladelse til at lempe energiafgifterne til under minimumssatserne, hvis særlige politiske hensyn taler herfor. Hvis en medlemsstat ønsker at indføre en sådan foranstaltning, underretter medlemsstaten Kommissionen og forelægger alle relevante og nødvendige oplysninger. Sådant en lempelse vil dog være midlertidig og må forventes alene at blive givet for en periode af kortere varighed.

Det bemærkes, at fossil benzin og diesel, i tillæg til energiafgiften, pålægges CO₂-afgift, mens biobrændstoffer er fritaget fra CO₂-afgift. Det skyldes, at biobrændstoffer anses for at være CO₂-neutrale. Da CO₂-afgiften er en generel afgift, pålægges anvendelsen af fossile brændsler og brændstoffer med samme afgiftssats på 179,2 kr. pr. ton CO₂.² Den samlede afgift varierer således på baggrund af CO₂-indholdet i det enkelte energiprodukt.

Hvis energiafgifterne på benzin og diesel nedsættes så meget som muligt, vurderes de at kunne nedsættes med 9,4 kr. pr. GJ for benzin og 4,2 kr. pr. GJ for diesel, *jf. ovenfor*. For dieselmotorer opkræves en udligningsafgift, der svarer til besparelsen forbundet med, at afgiften på diesel er lavere på end på benzin ved et gennemsnitligt årligt kørselsomfang.

Med den maksimale nedsættelse af energiafgifterne på benzin og diesel, vil forskellen mellem energiafgiften på benzin og diesel blive reduceret. I provenuberegningerne er det derfor forudsat, at udligningsafgiften for dieselmotorer nedsættes tilsvarende.

Af tabel 3 fremgår skøn for provenu- og CO₂-virkning af at nedsætte energiafgifterne før moms på benzin med 30 øre pr. liter og på diesel med 15 øre pr. liter samt en nedsættelse af udligningsafgiften for dieselmotorer.

Tabel 3. Provenuvirkning af nedsættelse af energiafgifterne før moms med 30 øre/l for benzin og 15 øre/l for diesel

Mia. kr., 2022-priser	
Umiddelbart provenu inkl. moms	-1,5
- heraf afgiftsnedsættelse benzin og diesel	-1,2
- heraf nedsættelse udligningsafgift	-0,3
Provenu, efter tilbageløb	-1,2
Adfærdseffekter i alt efter tilbageløb	0,9
- heraf grænsehandel	0,5
- heraf arbejdsudbud	0,1
Provenu efter adfærd og tilbageløb	-0,4
CO₂-udledninger, mio. ton	0,3

Kilde: Egne beregninger

² Endvidere pålægges benzin og diesel NO_x-afgift. NO_x-afgiften udgør 0,8 øre pr. liter benzin og 0,9 øre pr. liter diesel.

En nedsættelse af energiafgifterne før moms på benzin med 30 øre pr. liter og på diesel med 15 øre pr. liter samt en nedsættelse af udligningsafgiften for dieselmotorer med 9,2 pct. skønnes at medføre et umiddelbart mindreprovenu på ca. 1,5 mia. kr. inkl. moms. Efter indregning af adfærdseffekter på grænsehandel, ændret brændstofforbrug, afledte effekter på bilafgifterne (registreringsafgift og grøn ejerafgift) samt arbejdsudbud skønnes mindreprovenuet at være ca. 0,4 mia. kr. Afgiftsnedsættelserne skønnes at øge arbejdsudbuddet med ca. 300 personer.

Afgiftsnedsættelsen skønnes at indebære forøgelse af BNP med i alt ca. 1,5 mia. kr., hvoraf ca. 0,3 mia. kr. udgøres af såkaldt automatisk tilbageløb³. Til sammenligning skønnes afgiftsnedsættelsen af indebære en forøgelse af bruttofaktoriindkomsten (BFI) med i alt ca. 0,3 mia. kr.

Det bemærkes, at hverken ændringen i BNP eller BFI nødvendigvis er retvisende mål for, hvordan afgiftsændringen påvirker borgernes velstand eller velfærd. Fx indebærer lavere afgifter på benzin og diesel et højere kørselsomfang og dermed højere skadesomkostninger i form af bl.a. trængsel, trafikulykker og støj, hvilket ikke indgår i opgørelsen af BNP.

Afgiftsnedsættelserne skønnes endvidere at forøge de danske CO₂-udledninger med ca. 0,3 mio. ton og vil dermed gøre det sværere at nå 70 pct.-målet og opfylde Danmarks internationale forpligtelser til at reducere CO₂-udledningerne. Det skyldes bl.a., at udenlandske lastbiler forventes at grænsehandle diesel i Danmark og dermed øge de danske CO₂-udledninger, der opgøres ud fra salget i Danmark. Der vil være betydelige omkostninger forbundet med at opnå kompenserende CO₂-reduktioner.

Det bemærkes, at der er betydelig usikkerhed forbundet med adfærdseffekterne af afgiftsnedsættelsen, herunder grænsehandelseffekterne.

³ Virkningen på BNP via automatisk tilbageløb er en beregningsteknisk konsekvens af, at der – i overensstemmelse med metoden ved beregning af de afledte adfærdsvirkninger – forudsættes at være tale om en såkaldt ukompenseret afgiftsændring. Det har isoleret set den implikation, at en afgiftslempe øger borgernes købekraft og dermed privatforbruget, hvilket indebærer en mekanisk forøgelse af BNP svarende til afgiftsindholdet af det øgede privatforbrug. Denne mekaniske tilbageløbsvirkning er isoleret set ikke et udtryk for en forøgelse af den økonomiske velstand, men afspejler reelt blot en ændret sammensætning af efterspørgslen, jf. også afsnit 4.5 i *Skatteenøkonomisk Redegørelse 2021*.