

skyldes ikke forskelle i afgifter, men forskelle i avancer og rabatstruktur mv.

I følgende oversigt er vist prislelementerne i henholdsvis Danmark og Tyskland under forudsætning af, at de tyske benzinsælgere har samme avance som benzinsælgere i Danmark:

	Danske prislelementer øre/1	Tyske prislelementer øre/1
Detailpris . . . . .	671,0	672,3
Moms . . . . .	134,2	87,7
Pris uden moms . . . . .	536,8	584,6
Punktafgift . . . . .	329,0	376,3
Parafiskal afgift . . . . .	4,0	4,5
Pris uden afgift . . . . .	203,8	203,8

Note: Dansk afgift for servicestation med dampretur. I Tyskland er dampretur obligatorisk. I Danmark er parafiskalafgift bidrag til miljøpulje, hvorfra benzinselskaber kan få dækket udgifter til oprydning mv. I Tyskland må selskaberne selv betale. Tysk parafiskal afgift er bidrag til beredskabslagre. De tyske satser 15 grader satser er omregnet til dagtemperatursatser. 1 DM = 3.8075 kr.

Priserne på benzin ændres ofte såvel i Danmark som i Tyskland. Priserne er ofte forholdsvis høje om sommeren og modsat forholdsvis lavere om vinteren, når man sammenligner med prisen på fyringsolie.

Der har gennem den senere tid været større prisforskelle i tysk favør end den 3. september 1997.

Den 3. september 1997 var priserne på den danske side af grænsen 6,71 kr hos de store mærkevarerelskaber, mens prisen hos discount-selskaberne var 6,47-6,49 øre/liter. Lige på den anden side af grænsen i Tyskland var priserne 629-654 øre/liter med tyngden omkring 6,47 øre/liter. Der var således i praksis samme pris på hver side, når man sammenligner danske discountstationer med tyske stationer.

Benzinafgiftspolitikken ved skattereformen var, at de danske afgifter gradvist skulle tilnærmes de tyske således, at priserne i Danmark og Tyskland blev identiske ved samme avance. Det indebærer, at der godt kan være prisforskelle mellem landene, men forskellene ville da ikke skyldes afgiftsforskelle, men avanceforskelle. Også i forbindelse med fastsættelse af denne politik var det oplyst, at avancen i Danmark

normalt var noget over den tyske avance. Det er dog svært at sammenligne priserne, idet det sandsynligvis er lettere at opnå større rabatter i forhold til listeprisen i Danmark end i Tyskland, hvor listeprisen er tættere på den reelle udsalgspris.

I besvarelsen af spørgsmål 7 fra Folketingets skatteudvalg (alm. del - bilag 18 af 7. oktober, 1996), der blev afgivet den 27. januar 1997, er spørgsmålet om grænsehandelens følsomhed overfor benzinprisforskelle nærmere drøftet. Der vedlægges kopi. (Ikke optrykt her).

### Spm. nr. S 3248

Til erhvervsministeren (1/9 97) af:

**Kim Behnke (FP):**

»Vil ministeren bekræfte, at Konkurrencerådet den 1. juli 1997 har meddelt, at »foreninger, selskaber og lignende ikke kan få tilladelse til at udføre taxikørsel«, hvorfor SiD's plan om sammen med Kooperationen at danne taxiselskabet Dantaxi ikke kan tillades?«

### Begrundelse

Konkurrencerådet har den 1. juli 1997 klart tilkendegivet, at gældende lovgivning ikke åbner mulighed for at foreninger, selskaber og lignende kan få tilladelse til at drive taxivirksomhed. I øjeblikket deltager bl.a. SiD sammen med Kooperationen i etablering af Dantaxi for medlemmernes penge. Dette projekt vil ifølge Konkurrencerådet aldrig komme til at drive taxivirksomhed.

### Svar (15/9 97)

**Erhvervsministeren (Jan Trøjborg):**

Konkurrencestyrelsen har over for mig oplyst, at Konkurrencerådet i juni 1997 modtog en henvendelse fra Folkebevægelsen af Frie Fagforeninger, som opfordrede rådet til at overveje det muligt konkurrenceforvridende i, at SiD i følge forlydender i dagspressen skulle have til hensigt at investere millioner i et nyt taxaselskab i Århus. I henvendelsen var der udtrykt undren over, at SiD uden videre skulle kunne få taxibevilling i Århus.