

ventning af tilsvarende tyske afgiftsforhøjelser. Ved overvejelserne om afgiftspolitikken efter 1998 har regeringen også søgt en balance mellem de forskellige hensyn.

Forud for regeringens forslag om ændring af benzinafgifterne offentliggjorde Transportrådet i maj en rapport »Grænsehandel med brændstof«. Transportrådets rapport bygger blandt andet på rapporter fra konsulentvirksomheden COWI fra marts og maj 1998 om Benzinkøb i grænsehandelen og Analyse af grænsehandelen. Ligeledes blev resultaterne fra Skatteministeriets beregninger bag besvarelsen af spørgsmål 7 fra Skatteudvalget af 7. oktober 1996 (Alm del – bilag 18) drøftet i en intern embedsmandsgruppe. Endelig blev der set på aktuelle prisforskelle mellem Danmark og Tyskland.

Uanset, at de danske afgifter i øjeblikket er helt på linie med de tyske, når man også tager hensyn til momsforskelle og visse parafiskale afgifter, var prisen på benzin noget højere i Danmark end i Tyskland. Når man tog hensyn til forskelle i rabatter, herunder ved køb på automatstationer var den danske pris omkring 20 øre/liter højere end den tyske. Prisforskellen ved grænsen var større.

I Skatteministeriets svar på spørgsmål 7 var det beregnet, at en isoleret dansk prisstigning fra en situation, hvor priserne var helt identiske i Danmark og Tyskland, ville flytte et benzinsalg på 225 mio. liter til udlandet ved en prisstigning på 1 kr./liter. 325 mio. liter ville blive flyttet ved en prisstigning på 2 kr./liter og 375 mio. liter ville flytte ved en prisstigning på 3 kr./liter.

Hvis udgangspunktet imidlertid var en merpris i Danmark i forhold til Tyskland på 20 øre/liter ville en yderligere dansk prisstigning på 1 kr./liter flytte henved 175 mio. liter til udlandet, en prisstigning på 2 kr./liter ville flytte henved 275 mio. liter til udlandet mens en prisstigning på 3 kr./liter ville flytte henved 325 mio. liter til udlandet på længere sigt.

I embedsmandsgruppen var der enighed om, at en dansk prisstigning på 3 kr./liter ville flytte ca. 325 mio. liter benzin til udlandet, men der blev udtrykt tvivl om der var tilstrækkeligt datagrundlag for at kunne konkludere, at effekten på grænsehandelen var forholdsvis størst ved mindre afgiftsstigninger i forhold til, at sammenhængen var lineær.

Der er således en del erfaringer fra perioder med store prisforskelle på 1 – 3 kr./l, mens der ikke er så mange erfaringer fra perioder med en

mindre merpris (under 1 kr./l) i Danmark i forhold til Tyskland.

Transportrådets rapport blev også vurderet. Efter denne ville en dansk prisstigning på henholdsvis 1, 2 og 3 kr./liter medføre, at danskeres grænsehandel i udlandet steg med ca. 60 mio. l, ca. 100 mio. liter og ca. 125 mio. liter. Hertil kommer, at ændringer i udlændinges tankningsmønster skulle kunne flytte 20 mio. liter.

Ved en anden forudsætning om, hvor mange ekstra danske bilister, der vil tage på grænsehandelstur ved højere benzinafgifter, der tager udgangspunkt i erfaringerne fra slutningen af 1980'erne og starten af 1990'erne, når Transportrådet frem til, at de ovenfor anførte grænsehandelseffekter er ca. 25 pct. højere.

Fra 1985 til 1989, hvor grænsehandelen overfor Tyskland toppede, steg antallet af bilister, der krydsede grænsen næsten 100 pct. mens prisforskellen blev øget fra godt 1 kr./liter til henved 3 kr./liter. Efter 1989, hvor prisforskellen i det store og hele blev elimineret i 1990 og 1991, er antallet af bilister faldet tilbage til samme niveau som i 1985. Der er dog også sket andre afgiftsændringer, og der har været en underliggende tendens til stigninger i den almindelige trafik.

Transportrådet finder, at mindre forhøjelser af benzinafgiften har en forholdsvis større effekt på grænsehandelen end større forhøjelser. Effekten af den første krone/liter er således godt 2 gange så stor som effekten af at gå fra 2 til 3 kr./liter i dansk merpris.

Derimod er der meget store forskelle i niveauet for grænsehandelens følsomhed. Tager man udgangspunkt i Transportrådets alternative beregning, når Transportrådet frem til at grænsehandelen stiger med omkring det halve af Skatteministeriets beregning, og forskellen er større – en faktor 3 – for det, der må opfattes som Transportrådets centrale skøn.

Den meget store forskel kan i det væsentligste forklares ved meget forskellige antagelser om, hvordan udlændinge vil reagere på isolerede danske prisforhøjelser.

Da henved 60 pct. af bilisterne der krydser de danske grænse, er udlændinge, har det stor betydning for resultatet, hvordan udlændinge reagerer.

Hvis man sammenligner effekten ved en isoleret dansk prisforhøjelse på 3 kr., finder Transportrådet, at danskernes grænsehandel stiger med netto 125 mio. liter efter central skønnet og